独立行政法人
自動車技術総合機構
National Agency for Automobile and Land Transport Technology

独立行政法人自動車技術総合機構
第２期中期目標期間業務実績自己評価調書（見込）

令和７年６月

様式１－２－３　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定総括表様式

中期計画（中期目標）	年度評価					中期目標期間評価		項目別調書№.	備考欄
	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	見込評価	期間実績評価		
Ⅰ．国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する事項									
自動車の審査業務 型式認証における基準適合性審査等等	B○	A○	S○	A○		A○		Ⅰ.1.(1)①	
自動車の審査業務 検査における基準適合性審査	B○	B○	A○	B○		B○		Ⅰ.1.(1)②	
自動車の登録確認調査業務	B○	A○	A○	A○		A○		Ⅰ.1.(2)	
自動車のリコール技術検証業務	B○	B○	B○	B○		B○		Ⅰ.1.(3)	
研究内容の重点化・成果目標の明確化 自動車（安全関係）	A○	A○	A○	A○		A○		Ⅰ.2.(1)①	
研究内容の重点化・成果目標の明確化 自動車（環境関係）	A○	A○	A○	A○		A○		Ⅰ.2.(1)①	
研究内容の重点化・成果目標の明確化 鉄道等	B○	A○	A○	A○		A○		Ⅰ.2.(1)①	
外部連携の強化・研究成果の発信、受託研究等の獲得、知的財産権の活用と管理適正化	A○	S○	A○	A○		A○		Ⅰ.2.(1)②③④	
自動車の審査業務の高度化 型式認証における基準適合性審査等	B	B	A	A		A		Ⅰ.2.(2)①	
自動車の審査業務の高度化 検査における基準適合性審査	B○	A○	B○	A○		A○		Ⅰ.2.(2)②	
自動車のリコール技術検証業務の高度化	B	B	B	B		B		Ⅰ.2.(3)	
自動車基準の国際調和への支援	A○	A○	A○	A○		A○		Ⅰ.3.(1)	
鉄道システムの海外展開への支援	A○	A○	A○	B○		A○		Ⅰ.3.(2)	

中期計画（中期目標）	年度評価					中期目標期間評価		項目別調書№.	備考欄
	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	見込評価	期間実績評価		
Ⅱ．業務運営の効率化に関する事項									
一般管理費及び業務経費の効率化目標等、調達の見直し、業務運営の情報化・電子化の取組。要員配置の見直し、その他実施体制の見直し、人事に関する計画	B	B	B	B		B		Ⅱ.1.(1)(2)(3) Ⅱ.2.(1)(2)(3)	
Ⅲ．財務内容の改善に関する事項									
財務運営の適正化、自己収入の拡大、保有資産の見直し	A	A	A	A		A		Ⅲ.(1)(2)(3)	
Ⅳ．短期借入金の限度額	－	－	－	－		－		Ⅳ	
Ⅴ.その他業務運営に関する重要事項									
自動車の設計から使用段階までの総合的な対応、施設及び設備に関する計画、人材確保、育成及び職員の意欲向上、広報の充実強化を通じた国民理解の醸成、内部統制の徹底、独立行政法人自動車技術総合機構法（平成 11 年法律第 218 号）第 16 条第 1 項に規定する積立金の使途	A○	A○	B○	B○		B○		Ⅴ.(1)(2)(3)(4)(5)(6)	
Ⅵ．不要財産又は不要財産となる事が見込まれる財産の処分等に関する計画	－	－	－	－				Ⅵ	
Ⅶ．重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画	－	－	－	－				Ⅶ	
Ⅷ．剰余金の使途	－	－	－	－				Ⅷ	
一定の事業等のまとまり									
道路運送車両法に基づく執行業務等（保安基準適合性の審査、	B	A	A	A					

	その他国土交通行政への貢献 盗難車両対策 点検・整備促進への貢献 関係機関との情報共有の促進	B	A	A	A		A		Ⅰ.4.(1) (2) (3)	

	登録に係る確認調査、リコールに係る技術的検証等）（1.（1）～（3）、2.（2）～（3）、4.）								
	自動車及び鉄道等の研究業務等（2.（1）、3.）	A	A	A	A				

※1　重要度を「高」と設定している項目については、各評語の横に「○」を付す。

※2　困難度を「高」と設定している項目については、各評語に下線を引く。

様式１－２－４－１　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．１．（１）①	的確で厳正かつ公正な業務の実施 自動車の審査業務 ①型式認証における基準適合性審査等						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度	重要度：高	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
自動車認証審査部外の専門家による研修	年間３回	－	３回	６回	６回	４回	

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	23,035	27,922	28,236	30,703	
決算額（百万円）	21,034	27,527	27,127	29,113	
経常費用（百万円）	15,448	17,766	21,809	25,230	
経常利益（百万円）	4,871	10,653	6,312	3,116	
行政コスト（百万円）	18,717	20,990	24,579	27,892	
従事人員数	1,032	1,043	1,057	1,073	

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	（見込評価）	（期間実績評価）
自動運行装置に係る基準適合性審査並びに自動車メーカーにおける自動運転車等のプログラムの適切な管理及び確実な書換えのため	自動運行装置に係る基準適合性審査並びに自動車メーカーにおける自動運転車等のプログラムの適切な管理及び確実な書換えのため	＜主な定量的指標＞ 自動車認証審査部外の専門家による研修 ＜その他の指標＞ 特になし。	＜主要な業務実績＞ （ｉ）業務実績 【型式認証業務実績】 ・自動車認証審査を確実で効率的に実施し、基準不適合箇所についても、認証審査の過程で改善させることにより、基準に適合しない又はおそれのある自動車が市場に出回ることを防止した。 申請型式数及び不合格件数	＜評定と根拠＞ A 中期目標において設定した数値目標の達成率が現時点で 120%に達している。 また、数値目標以外の項目についても、着実に業務を遂行している。 以上の理由により、中期目標の	評定　－ ＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等	評定

	の業務管理システム等に関する技術的審査をはじめ、自動車が市場に投入される前に実施する型式認証における基準適合性審査等の的確で効率的な実施に向けた取組を推進すること。 また、今後ますます進展する自動車の高度な技術に関する審査に確実に対応するため、従来の自動車認証審査部内での研修に加え、自動車認証審査部外の専門家による研修（15 回）を通じた職員の技能向上等による審査体制の強化を図ること。	の業務管理システム等に関する技術的審査をはじめ、自動車が市場に投入される前に実施する型式認証における基準適合性審査等の的確で効率的な実施に向けた取組を推進します。 また、今後ますます進展する自動車の高度な技術に関する審査に確実に対応するため、従来の自動車認証審査部内での研修に加え、自動車認証審査部外の専門家による研修（15 回）を通じた職員の技能向上等による審査体制の強化を図ります。	＜評価の視点＞ 計画通り着実に実行できているか。		令和 ３年度	令和 ４年度	令和 ５年度	令和 ６年度	達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。 ＜課題と対応＞ 令和７年度も着実に年度目標を達成する見込みである。	を行った場合には意見を記載するなど	
				車両型式審査件数（型式数）	1,878	2,120	1,724	1,724			
				共通構造部型式審査件数（型式数）	229	184	243	194			
				装置型式審査件数（型式数）	337	565	678	415			
				特定改造審査件数（型式数）	15	25	57	124			
				特定改造等能力審査（社数）	6	2	4	6			
				不合格件数	1	0	0	0			
			・一部の自動車メーカーによる型式指定申請時における不正行為への対応として、国土交通省の依頼に基づき、不正行為のあった車両等に係る基準適合性の確認試験等を実施した。また、国土交通省が主催する「自動車の型式指定に係る不正行為の防止に向けた検討会」に交通安全研究所長等が委員として参画した。 【成果】 ・自動車認証審査を的確かつ効率的に実施した。 ・国土交通省の依頼に基づき、不正行為のあった車両等に係る基準適合性の確認試験等を実施し、一部車種で不適合が確認されリコール措置に至った。また、国土交通省が主催する「自動車の型式指定に係る不正行為の防止に向けた検討会」に交通安全研究所長等が委員として参画し、不正行為の再発防止策のとりまとめに貢献した。 （ⅱ）技術職員の育成・配置、技術力の蓄積等 進展する自動車の高度な技術に対応するため、審査技能の向上を図る。 認証審査を的確かつ効率的に実施することを目的として、自動車認証審査官等の業務の習熟度の向上及び業務に必要な知識・技能を習得するための部内研修及び自動車認証審査部外の専門家による研修を実施した。 研修回数							
					令和 ３年度	令和 ４年度	令和 ５年度	令和 ６年度			
				部内研修件	32	32	36	47			

				数							
				部外専門家研修件数	3	6	6	4			

職員技能向上等のために外部専門家による研修を 19 回行い、審査体制の強化を行った。

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－１　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．１．（１）．②	的確で厳正かつ公正な業務の実施 自動車の審査業務 検査における基準適合性審査						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度	重要度：高	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
検査コース閉鎖時間	年間 1,700 時間以下		852 時間	1613 時間 45 分	832 時間 55 分	760 時間 11 分	
重大事故の発生にかかる度数率	年平均 1.15 以下		0.00	0.70	0.65	1.056	
街頭検査実施台数	年間 110,000 台		125,470 台	129,659 台	137,776 台	143,142 台	

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	23,035	27,922	28,236	30,703	
決算額（百万円）	21,034	27,527	27,127	29,113	
経常費用（百万円）	15,448	17,766	21,809	25,230	
経常利益（百万円）	4,871	10,653	6,312	3,116	
行政コスト（百万円）	18,717	20,990	24,579	27,892	
従事人員数	1,032	1,043	1,057	1,073	

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
			業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
自動車の使用段階における基準適合性審査（いわゆる	自動車の使用段階における基準適合性審査（いわゆる	＜主な定量的指標＞ ・検査コース閉鎖時間 ・重大事故の	＜主要な業務実績＞ 自動車の使用段階における基準適合性審査を的確で厳正かつ公正に実施し、安全で環境に優しい交通社会の実現に貢献した。 なお、検査業務は以下のとおり。	＜評定と根拠＞ B 中期目標において設定した数値目標の達成率が現時点で 90%に達している。	評定	ー		

車検時の審査。以下「検査業務」という。）を的確で厳正かつ公正に実施すること。

特に、これまでに発生した、検査機器の判定値が誤った設定のまま審査を実施する等の不適切事案については、前中期目標期間中に設置した検査業務適正化推進本部（構成員：理事長及び全理事）の責任の下で、検査業務の見直しや再発防止策を継続的に推進すること。

車検時の審査。以下「検査業務」という。）を的確で厳正かつ公正に実施します。

特に、これまでに発生した、検査機器の判定値が誤った設定のまま審査を実施する等の不適切事案については、前中期計画期間中に設置した検査業務適正化推進本部（構成員：理事長及び全理事）の責任の下で、検査業務の見直しや再発防止策を継続的に推進します。

具体的には、以下の取組みを行います。

（ｉ）不当要求、事故等の防止や、検査業

発生にかかる度数率

・街頭検査実施台数

＜その他の指標＞

特になし。

＜評価の視点＞

計画通り着実に実行できているか。

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度
審査件数	6,994,802	7,127,286	7,008,734	7,436,818
・新規検査	991,267	892,214	957,982	1,017,639
・継続検査	5,048,115	5,236,520	5,124,285	5,309,397
・構造変更	73,165	77,053	74,745	73,586
・再検査	756,785	791,840	683,946	768,781
・街頭検査	125,470	129,659	137,776	143,142

(※審査件数の内数)

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度
ユーザー車検件数	2,046,851	2,087,242	2,082,184	2,160,875
・新規検査	275,839	242,297	250,552	252,462
・継続検査	1,465,264	1,532,118	1,514,696	1,560,233

平成27年度に神奈川事務所において保安基準不適合の並行輸入自動車を合格させたとして旧自動車検査独立行政法人の職員３名が逮捕された事案（以下「神奈川事案」という。）について、当該事案の原因分析及び再発防止策の提言を求めるために設置した「神奈川事務所の不適切事案等に関する第三者委員会」（委員長：岩村修二弁護士）の報告書を踏まえ、検査業務適正化推進本部（本部長：理事長）の下、再発防止に向けて取り組んでいるところである。

令和６年度においても当該本部会合を開催し、神奈川事案や検査機器の不具合及び設定不備による誤判定事案の再発防止対策の実施状況の確認を行い、また法律事務所とのアドバイザリー契約を締結し、神奈川事案を中心とした再発防止に係る内部統制の維持・向上のための機構の取り組みについて確認・助言を受けることにより、着実に各種対策を実施した。その他、これまでに以下の取組みを行った。

（ｉ）　管理職の業務が適正に行えるよう、検査機器管理の効率化・システム化や非常勤職員の適正配置など検査業務の適正化を図った。

また、ヘッドライトテスタでロービーム計測が困難な自動車に対応するため既存の計測方法見直し審査事務規程を改正し受検者の利便性向上を行った。検査の効率化として、審査結果を記入している検査票の廃止に向け、検査場のデジタル化推進の検討を進めつつ、高度化施設のネットワーク内に保存している基準判断に係る資料を検査場にて閲覧できるようにするためネットワーク環境を整備や審査事務規程の電子化へ対応した審査事務規定検索シ

また、数値目標以外の項目についても、着実に業務を遂行している。

以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。

＜課題と対応＞

Ａ評価のためには、いくつかの課題で中期計画を超える成果が更に必要であるが、令和７年度に達成する見込みである。

＜評定に至った理由＞

＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞

※実績に対する課題及び改善方策など

＜その他事項＞

※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど

		務の適正化を図るため、各事務所の管理職が適切に管理業務を行えるよう、適正に職員を配置し、事務所の管理職業務のあり方を見直します。また、排出ガス検査等の既存の検査の実施方法の見直しを検討するなど、検査の効率化に向けた取組みを推進するとともに、検査票への審査結果記入の廃止、審査事務規程の電子化等、検査関係事務の効率化や、受検者の利便性向上に資する新たなサービスの提供に向けた検討も進めます。これらに伴い、審		ステムを構築により各職員の持つ検査に係る知見の可視化及び全国での共有化が出来るようになるとともに、高度検索エンジンの活用により車両条件などから関係する基準を網羅的に検索することを可能とし、検査関係事務のうち基準の判断に係る作業の効率化を図った。 加えて、令和４年度に行った調査結果から届出書類の電子申請への対応について検討を進め、オンライン届出システムを構築した。 さらに、３次元計測装置については、従前より鮮明な画像が取得できる側面カメラへの更新及び３次元ターゲットをより正確に読み取り、計測できる素材への改良の他、検査の効率化や検査業務の適正化を図るため、携帯端末の更新や検査機器作動状態の見える化を行うなど高度化システムの改良を行った。また、検査コースに入場できない自動車に対応するため、可搬式の速度測定装置を開発し運用を開始した。 （ⅱ）　受検者による不当要求に毅然と対応し厳正・公正な審査が行えるよう、「不当要求排除決意の日」を設定するとともに、毎年この日をスタートにコンプライアンス・業務適正化推進月間を実施。 さらに、令和６年度には、神奈川事案を直接経験していない世代にもわかりやすく伝えられるように教育資料を刷新した。 加えて、法律事務所とのアドバイザリー契約を締結し、不適切事案の再発防止対策及び不当要求への対応等の検査場の秩序維持が適正に行われているか確認、助言を受けた。 令和３年７月から並行輸入自動車の事前審査書面を電子化（PDF化）し、職員間で共有することを開始した。また、令和６年 10 月から並行輸入自動車事前書面審査のオンライン届出システムの運用を開始し、同システム内で審査の進捗状況を確認や、技術基準等の適合性を証するラベル照会が一元的に可能となり、職員の負担軽減が図られた環境の中で、より厳正かつ公正な審査業務を行った。 これまでに発生した検査機器の不具合及び設定不備による誤判定事案の再発を防止するため、検査機器の設定に人が介在しない仕様の適用範囲を拡大し、大型マルチテスタ、二輪テスタ及び排気ガステスタについて当該機能に関する仕様を定め、当該仕様の導入を進めるため、老朽度の激しいものを優先的に選定し更新を行った。 また、様々な研修等を活用し、全ての検査職員を対象とした再発防止策の理解促進に努めるとともに、通達「検査機器の適正の確保について」に基づく事務所による再発防止策を地方検査部が			

	加えて、監事を補佐する監事監査室において、引き続き内部統制のモニタリングを適切に実施すること。 また、審査事務規程に則った検	査事務規程の改正が必要な場合には、積極的に改正を行います。さらに、３次元計測装置の計測手法の見直し等、高度化システムの改良を検討します。 （ⅱ）受検者による審査への不当介入を排除するため、警察当局との連携や顧問弁護士の活用など、不当要求への毅然とした対応を徹底し、検査場における秩序維持を図ります。 また、並行輸入自動車の審査については、平成30年に新たに設置した並行輸入自動車専用審査棟の運用をはじめ、前中期		チェックし、地方検査部の当該チェック体制を本部がチェックする「輻輳的チェック」を行うことで対策を推進した。 また、基準適合性審査、不当要求防止対策及び事故防止対策の実施状況に関し、本部が地方事務所等に対して適切に指導・監督するため、内部監査等を 51 箇所に実施した。内部監査等においては、より効率的に行えるよう令和４年度に策定された内部監査マニュアル及び調査・指導マニュアルに沿って実施した。また、監査等の実施結果を他の地方事務所等へ横展開することにより、好事例の取入れ及び改善指摘があった事項の自己点検を促し、同種事案の予防処置を図った。 検査コースについては稼働率を年平均 99.6%以上とするため、使用年数が長く、故障発生の可能性が高い検査機器について、老朽更新を行った。 また、検査機器の適切な維持管理のための日常的な管理として、通達「自動車検査用機械器具管理規程」に基づく点検を確実に履行し、定期的な管理として、検査機器の定期点検にかかる契約を本部一括で行い、機器メーカーに対して、定期点検の確実な実施及び故障への迅速な対応等の要請を行った。 これにより、令和３年度から令和６年度までの検査機器の故障によるコース閉鎖時間は平均約 1014 時間となり、前中期期間の平均閉鎖時間の約 1,296 時間に比べ約 21.7%削減した。 受検者の安全性・利便性の維持、向上を図るため、引き続き各事務所等に専門の案内員を配置するとともに、事故防止に係る以下の取組みを重点的に実施した。 ➢ 地方事務所等から事故発生の報告があった場合は同種事故防止を目的とした事故速報を全検査職員に展開するとともに、関係事務所等と再発防止策の検討を実施した。 ➢ 若手職員及び非常勤職員等に対して、事故防止にかかる安全について特化した研修を実施した。 ➢ 事故防止及び安全作業の意識向上のため若手職員及び非常勤職員並びに事故に関係した職員に加えて、検査業務から離れていた職員に対して、事故防止のための安全に特化した研修を実施した。 ➢ 定期的に事故防止啓発ポスターを地方事務所等に展開し、職員への注意喚起を行い、併せて受検者への注意喚起のため検査場内への掲示を行った。 ➢ これまで実施してきた事故防止に係る安全作業に特化した研修について、より多くの職員が受講できるように実施回数を増やすなどの拡充を図った。併せて、研修の内容についても第三者からの			

	査業務が行えるよう、必要な機器・設備を整備するとともに、職員への研修や、受検者へ検査業務の理解を求める周知活動等に取り組むこと。 これらの対策を推進することによって、受検者の利便性を確保しつつ検査業務を的確で厳正かつ公正に実施することを目的として、コース稼働率を年平均99.6％以上とするため、故障を起因とするコース閉鎖時間を年平均1,700時間以下とすること。 検査業務の実施にあたっては、受検者の安全性・利便	計画期間中に策定した現車審査の厳正な運用を引き続き着実に実施するとともに、現車審査に先立つ事前の書面審査についてもより厳格に行うため、職員の専従化、検査部管内の一元化、電子化による効率化等、最適な書面審査のあり方を検討し、改善を図ります。 さらに、判定値事案を受けての対策について、検査機器の仕様の統一化及び計画的な検査機器の更新を進めるとともに、定期的な職員研修等を実施します。		意見を求めるなどの見直しを行った。 ➢ 事故防止のために令和４年度に行った検討結果から、安全作業マニュアルがより理解しやすい物となるよう職員から広く意見を求め大幅な見直しを行った。 ➢ 事故の実態を踏まえ、安全作業マニュアルの更なる見直しをするため、「安全作業マニュアル検証WG」を立ち上げ検討を行った。 これらの取組により、令和３年度から令和６年度までの重大な事故発生に係る度数率は中期計画における数値目標1.15を大幅に下回り、年平均0.601となった。 社会的要請が高い街頭検査を、国土交通省及び各都道府県警察等と協力し実施している。令和３年度から令和６年度までにおいては、536,047 台の車両について街頭検査を実施しており、今中期目標期間中において、55万台以上の数値目標を達成する見通しとなった。 さらに、各自動車イベントの開催に合わせ、公道走行できないような改造が施された出展車両に対して不正改造等を増長する表示がされていないか啓発活動を実施した。 車両の状態が変更された場合の画像等の取得を適切に行い、外観検査時の同一性確認業務を適正に実施するとともに、不正改造が疑われる車両については、高度化施設で取得した画像を活用し、当該施設の端末で照会できる体制を維持し適切に不正改造対策を行った。 また、検査機器の判定値について、高度化施設において一元管理するための対象機器の適用範囲を拡大し、判定値を有する全ての機器に対応するための仕様を定め、老朽更新に併せて順次検査機器の更新を実施した。(102/381基)			

	性の向上も重要であることから、地方検査部及び地方事務所（以下「地方検査部等」という。）の専門案内員を引き続き配置するとともに、安全作業マニュアルの見直し等を実施し、これら対策を推進することによって、中期目標期間中の重大な事故の発生にかかる度数率を年平均1.15※以下とすること。 ※厚生労働省がまとめる事業所規模が100名以上の特掲産業別労働災害率のうち自動車整備業の度数率が、平成26年度は1.15、令和元年度は	その他、内部監査等により、これらの取組全般を不断に点検するとともに、全国事務所に対する内部監査をより効果的に行えるよう、検討します。 加えて、監事を補佐する監事監査室において、引き続き、内部統制のモニタリングを適切に実施します。 また、審査事務規程に則った検査業務が行えるよう、必要な機器・設備を整備するとともに、職員への研修や、受検者へ検査業務の理解を求める周知活動等に取り					

	1.81 であることを踏まえ、平成 26 年度と同等の値とすることを目指すもの。 社会的要請が高い街頭検査への重点化を図るため、街頭検査の実施にあたっては、例えば、特に社会的要請が高い排出ガス対策や騒音対策について、遠隔測定技術の活用に向けた検討を進めるなど、検査効果の向上に努めること。また、これらの取組にあたっては国と連携して、車両番号自動読取り技術と組み合せて実施することを検討すること。さらに、通常の街頭検査に	組みます。 これらの対策を推進することによって、受検者の利便性を確保しつつ検査業務を的確で厳正かつ公正に実施することを目的として、コース稼働率を年平均 99.6％以上とするため、故障を起因とするコース閉鎖時間を年平均 1,700 時間以下とします。 検査業務の実施にあたっては、受検者の安全性・利便性の向上も重要であることから、地方検査部及び地方事務所（以下「地方検査部等」という。）の専門案内員を引き続き配置するとと					

	加え、検査場構内や企業における検査も実施するなど実効性の向上に努めること。 　これらの取組みを通じ、引き続き、保安基準に適合しない車両を排除するとともに、点検整備の必要性・重要性を自動車ユーザー等に広く周知することを目的として、中期目標期間中に55万台以上の街頭検査を実施することを目指すこと。 　さらに、国や関係機関と連携し、不正改造車対策のため、深夜における街頭検査を実施するなど抑止効果を高める活動	もに、安全作業マニュアルの見直し等を実施し、これら対策を推進することによって、中期計画期間中の重大な事故の発生にかかる度数率を年平均1.15※以下とします。 　※厚生労働省がまとめる事業所規模が100名以上の特掲産業別労働災害率のうち自動車整備業の度数率が、平成26年度は1.15、令和元年度は1.81であることを踏まえ、平成26年度と同等の値とすることを目指すもの。 　社会的要請が高い街頭検査への重点化を図るため、街					

	にも取り組むこと。 　検査業務時の車両の状態を画像等で取得する機器及び検査業務の結果等について電子的に記録・保存する高度化施設を有効に活用することにより、業務の適正化と不正改造車対策を推進すること。 　また、検査機器の判定値についても高度化施設において一元管理し、車両毎に適用される基準が異なる場合や、基準改正があった場合等に迅速かつ一律に対応できるよう、高度化施設の機能向上を図ること。	頭検査の実施にあたっては、例えば、特に社会的要請が高い排出ガス対策や騒音対策について、遠隔測定技術の活用に向けた検討を進めるなど、検査効果の向上に努めます。また、これらの取組にあたっては国と連携して、車両番号自動読取り技術と組み合せて実施することを検討します。さらに、通常の街頭検査に加え、検査場構内や企業における検査も実施するなど実効性の向上に努めます。 　これらの取組みを通じ、引き続き、保安基					

		準に適合しない車両を排除するとともに、点検整備の必要性・重要性を自動車ユーザー等に広く周知することを目的として、中期計画期間中に55万台以上の街頭検査を実施することを目指します。 　さらに、国や関係機関と連携し、不正改造車対策のため、深夜における街頭検査を実施するなど抑止効果を高める活動にも取り組みます。 　検査業務時の車両の状態を画像等で取得する機器及び検査業務の結果等について電子的に記録・保存する高度					

		化施設を有効に活用することにより、業務の適正化と不正改造車対策を推進します。 　また、検査機器の判定値についても高度化施設において一元管理し、車両毎に適用される基準が異なる場合や、基準改正があった場合等に迅速かつ一律に対応できるよう、高度化施設の機能向上を図ります。					

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－１　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．１．（２）	的確で厳正かつ公正な業務の実施 自動車の登録確認調査業務						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度	重要度：高	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
地方検査部等によるブロック研修	年間 10 回以上	－	11 回	13 回	12 回	15 回	

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	23,035	27,922	28,236	30,703	
決算額（百万円）	21,034	27,527	27,127	29,113	
経常費用（百万円）	15,448	17,766	21,809	25,230	
経常利益（百万円）	4,871	10,653	6,312	3,116	
行政コスト（百万円）	18,717	20,990	24,579	27,892	
従事人員数	1,032	1,043	1,057	1,073	

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	（見込評価）	（期間実績評価）
前中期目標期間において国土交通省からの人員移管が完了した、自動車の登録申請事項に係る事実確認をするために必要な登録確認調査について、引き続き国土交通省と連携し、遅滞なく、確実な実施に向けた取組を推進するため、登録確認調査業務の質の向上を目的	前中期計画期間において国土交通省からの人員移管が完了した、自動車の登録申請事項に係る事実確認をするために必要な登録確認調査について、引き続き国土交通省と連携し、遅滞なく、確実な実施に向けた取組を推進するため、登録確認調査業務の質の向上を	＜主な定量的指標＞ 地方検査部等によるブロック研修。 ＜その他の指標＞ 特になし。 ＜評価の視点＞ 計画通り着実に実行できているか。	＜主要な業務実績＞ 登録確認調査業務を的確かつ効率的に実施するため、登録確認調査員の業務に必要な知識・技能を習得するための研修を行った。 中期計画期間においては、国土交通省と連携し、自動車登録業務に精通した自動車登録官等を講師として迎え、地方検査部等によるブロック研修を合計 64 回（達成率 128%）実施した。 研修内容としては、登録確認調査員の業務に求められる役割・責任、それ	＜評定と根拠＞ A 中期目標において設定した数値目標の達成率が現時点で 120%に達している。 また、数値目標以外の項目についても、着実に業務を遂行している。 以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められ	評定　－ ＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど	評定　－

	として、地方検査部等によるブロック研修を50 回以上実施すること。	目的として、地方検査部等によるブロック研修を 50 回以上実施します。		に必要となる知識・技能について再確認するため、自動車登録制度の概要、自動車登録業務の一連の流れ、関連する法令等の基礎的な内容について習熟度の向上を図った。 　さらに、実際の業務で直面した疑問点についてのケーススタディやチームごとに学習・発表を行うワーキンググループ、研修員同士による意見交換等を実施し、登録確認調査業務の質の向上を図った。 　その他、国土交通省と連携し、登録確認調査業務に一定以上の経験を有する２年目以降の登録確認調査員の中から希望者を募り、国土交通省が主催する自動車登録官研修に参加させることで、関係法令や登録制度に対する理解を深めるとともに、民法や会社法等に関する知識を習得する機会を設け、登録確認調査業務のさらなる質の向上を図った。	る。 ＜課題と対応＞ 　令和７年度も着実に年度目標を達成する見込みである。		

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－１　中期目標管理法人　年度評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．１．（３）	的確で厳正かつ公正な業務の実施 自動車のリコール技術検証業務						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度	重要度：高	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

① 主要なアウトプット（アウトカム）情報

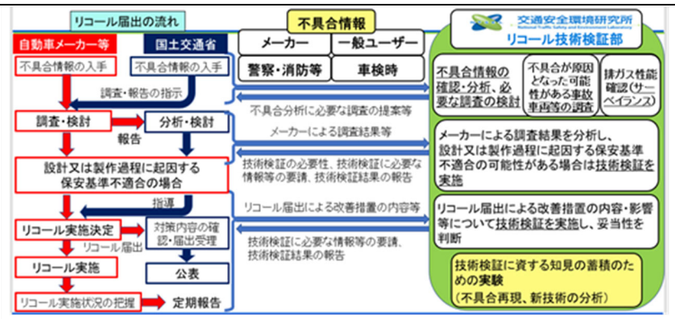
指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
不具合情報の分析	年間 5,000 件	－	5,894 件	5,665 件	5,427 件	5,823 件	

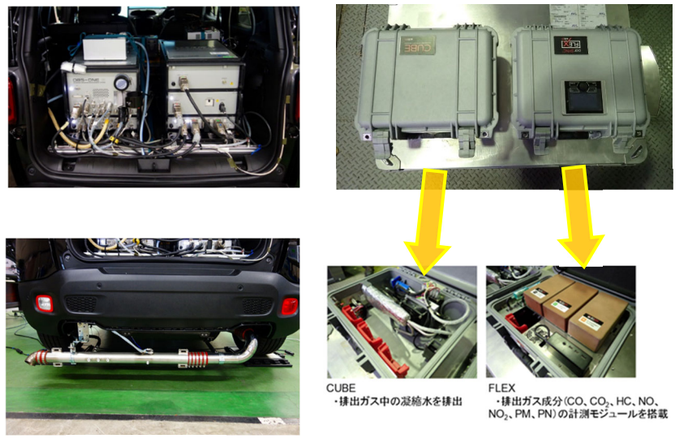
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	23,035	27,922	28,236	30,703	
決算額（百万円）	21,034	27,527	27,127	29,113	
経常費用（百万円）	15,448	17,766	21,809	25,230	
経常利益（百万円）	4,871	10,653	6,312	3,116	
行政コスト（百万円）	18,717	20,990	24,579	27,892	
従事人員数	1,032	1,043	1,057	1,073	

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	（見込評価）	（期間実績評価）
リコールの迅速かつ確実な実施を図るため、国土交通省と連携の下、自動車の不具合の原因が設計又は製作の過程にあるかの技術的な検証を実施すること。この技術的な検	リコールの迅速かつ確実な実施を図るため、国土交通省と連携の下、自動車の不具合の原因が設計又は製作の過程にあるかの技術的な検証を実施します。この技術的な検証	＜主な定量的指標＞ 不具合情報の分析 ＜その他の指標＞ 特になし。 ＜評価の視点＞ 計画通り着実に実行できているか。体制強化の進捗度合いはどうか。	＜主要な業務実績＞ リコール技術検証部では、車両の不具合の発生原因が設計又は製作の過程にあるのかについて技術的な検証（以下、「技術検証」という。）を国土交通省からの依頼によって行っている。その技術検証業務の一環として、国土交通省が収集した不具合情報について、それが設計又は製作に係わる不具合であるかを分析している。不具合情報が設計又は製作に起因することが疑われる事案について技術検証を行うとともに、自動車メーカーが自主的に届け出たリコール届出内容の技術的な妥当性についても技術検証を行うことにより、リコール制度が適切に機能するように貢献することを目的としている。	＜評定と根拠＞ B 中期目標において設定した数値目標の達成率が現時点で 91%に達している。 また、数値目標以外の項目についても、着実に業務を遂行している。 以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。	評定　－ ＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど	評定　－

	証に活用するため、国土交通省からの依頼に応じて不具合情報を確実に分析することとし、25,000 件以上の分析に努めるとともに、国土交通省からの依頼に応じて排出ガス不正制御に係るサーベイランス業務を実施すること。 また、電子制御装置の普及による自動運転技術の進展、燃費や排出ガス性能の向上等、今後も自動車技術の著しい発展が見込まれることから、これらの高度化・複雑化する自動車の新技術の不具合に迅速に対応するため、自動車機構が保有する情報の横断的・効率的な分析を可能とすることで体制の強化を図ること。	に活用するため、国土交通省からの依頼に応じて不具合情報を確実に分析することとし、25,000 件以上の分析に努めるとともに、国土交通省からの依頼に応じて排出ガス不正制御に係るサーベイランス業務を実施します。 また、電子制御装置の普及による自動運転技術の進展、燃費や排出ガス性能の向上等、今後も自動車技術の著しい発展が見込まれることから、これらの高度化・複雑化する自動車の新技術の不具合に迅速に対応するため、自動車機構が保有する情報の横断的・効率的な分析を可能とすることで体制の強化を図ります。		 【自動車リコール制度における技術検証業務の概要】 国土交通省からの依頼により、不具合の原因が設計又は製作の過程にあるのか、また、リコールの届出に係る改善措置の内容が適切であるのかについて技術検証を行った。第２期中期期間の４年目までにおいて技術検証件数は 880 件、そのうちリコール等の市場措置につながった件数は 62 件であった。 技術検証件数と市場措置につながった件数 <table><tr><th>年　度</th><th>技術検証件数（件）</th><th>市場措置につながった件数（件）</th></tr><tr><td>令和３年度</td><td>241</td><td>18</td></tr><tr><td>令和４年度</td><td>275</td><td>11</td></tr><tr><td>令和５年度</td><td>220</td><td>23</td></tr><tr><td>令和６年度</td><td>144</td><td>10</td></tr></table> また、国土交通省の依頼に基づき、第２期中期期間の４年目までにおいて 22,809 件（91%達成）の不具合情報の分析を行った。不具合情報の分析にあたっては、必要に応じて国土交通省に報告された過去の類似不具合情報件数を把握し、設計又は製作に係わる不具合が疑われる情報の発見に努めた。 加えて、平成 27 年に発覚した米国におけるフォルクスワーゲン社による不正ソフトの使用事案を受け、平成 29 年４月、「排出ガス不正事案を受けたディーゼル乗用車等検査方法見直し検討会」の最終とりまとめにおいて、サーベイランスの実施が提言された。これを踏まえ、国土交通省から不正ソフト使用の有無の確認に係るサーベイランスを公正中立な第三者機関であるリコール技術検証部において実施することを依頼され、平成 29 年度からサーベイランスに着手し、国土交通省からの依頼により第	＜課題と対応＞ 令和７年度も着実に年度目標を達成する見込みである。		

				２期中期期間の４年目までにおいて 10 車種の排出ガス測定を行った。測定した排出ガス量については、極端な乖離もなく良好な数値であった。 　加えて令和６年度には、新しい排出ガス・サーベイランスとしてより多く、より多様な車両の試験が行えるよう、小型で車両への加工が不要な最新型のミニ PEMS（車載式排出ガス測定装置）を入手し、有用性を検証中である。  ＜PEMS＞　＜ミニ PEMS＞			

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－１　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．２．（１）①	新技術や社会的要請に対応した行政への支援 研究開発の成果の最大化その他の研究業務の質の向上に関する事項 ①研究内容の重点化・成果目標の明確化 自動車（安全関係）						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度	重要度：高	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

① 主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	1,183	1,213	1,226	1,225	
決算額（百万円）	1,667	1,664	1,706	2,193	
経常費用（百万円）	1,663	1,763	1,785	1,920	
経常利益（百万円）	△129	7	66	48	
行政コスト（百万円）	1,684	1,861	1,886	2,018	
従事人員数	43	53	53	52	

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
			業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
自動車及び鉄道等の陸上交通に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全を図るため、近	自動車及び鉄道等の陸上交通に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全を図るため、近	＜主な定量的指標＞ 特になし。 ＜その他の指標＞ 別紙１で定めた研究計画に対し、所期の目	＜主要な業務実績＞ ①交通安全環境研究所に設置された研究企画会議において、研究業務に関する企画、管理及び総合調整を行い、研究課題選定方針を下記（１）及び（２）の要件を満たす課題のみを選定し、これに研究者のリソースを振り向け重点化することにより、研究目的の指向性向上及び研究内容の質的向上	＜評定と根拠＞ A 中期計画の「自動車（安全関係）」にある３つの研究課題（７研究）のうち、３研究について	評定	－	評定	－

	年の自動車技術等の急速な進展に遅れをとることなく、引き続き、国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に資する研究等を交通安全環境研究所において行うものとする。 　また、自動車基準の国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援等のため、研究成果等を活用し、新たな試験方法等の提案に必要なデータ取得等も行うものとする。 　これらの研究等を進めるにあたっては、中期目標期間における研究開発の成果の最大化その他の研究業務の質の向上のため、的確な研究マネジメント体制を整備するとともに、以下の①から④までに掲げる取組を推進するものとする。 　また、研究業務に係る評価に	年の自動車技術等の急速な進展に遅れをとることなく、引き続き、国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に資する研究等を交通安全環境研究所において行います。 　また、自動車基準の国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援等のため、研究成果等を活用し、新たな試験方法等の提案に必要なデータ取得等も行います。 　これらの研究等を進めるにあたっては、中期計画期間における研究開発の成果の最大化その他の研究業務の質の向上のため、的確な研究マネジメント体制を整備するとともに、以下の①から④までに掲げる取組を推進します。 　また、研究業務に係る評価に	標を達成しているか。また、目標を超過して達成した課題の数。 ＜評価の視点＞ 国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための研究であるか。具体的には、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資するとされた調査及び研究を実施しているか。	を図ることとした。 　選定された研究課題については、交通安全環境研究所長が主催する課題群進捗検討会において、運営費交付金で行う経常研究に限らず、受託研究や共同研究、競争的資金による研究等を含め、交通安全環境研究所で実施する各分野の研究課題を９つの研究課題群に集約し、課題群ごとに研究責任者から研究の進捗度合いと今後の実行計画、将来展望、行政施策との関連などを確認した。こうした方法で進捗管理を適切・確実に実施した。 （１）　研究目的が下記のいずれかに該当すること ○自動車及び鉄道等の陸上交通に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全を図るため、国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定に資する研究 ○自動車基準の国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援等のため、研究成果等を活用し、新たな試験方法等の提案に必要なデータ取得等に資する研究 （２）　研究分野が下記のいずれかに該当すること 【自動車（安全関係）】 ⅰ．自動運転車両の機能要件の検討・安全性評価及び予防安全技術の効果評価 ⅱ．交通事故実態に即し、予防安全技術を考慮した衝突安全試験方法等の検討 ⅲ．自動運転に関する電子制御装置の安全性・信頼性評価 【自動車（環境関係）】 ⅳ．燃料電池自動車、電気自動車等の新技術搭載車の安全・環境性能評価と OBD の活用による使用過程の車両性能情報収集方法の検討 ⅴ．実環境走行でのエネルギー消費効率・有害排出物質等の信頼性・公平性を高めた評価 ⅵ．走行実態に即した騒音の評価 【鉄道等】 ⅶ．新技術を用いた交通システムに対応する安全性評価 ⅷ．列車の安全運行や施設の維持管理の省力化に資する技術の評価 ⅸ．新技術を含む公共交通の地域に応じた導入促進評価 　さらに上記の要件を満たした課題を下記の観点で評価を行い、評価の低い課題については不採択（新規課題）又は中止（継続課題）とした。 【新規課題】	目標を超えた研究成果が得られた。 　自動運転車の安全性評価に関する研究、自動運転車の環境認識機能の正確性に関する研究において、被験者実験を通じ、危険場面における回避行動の優れたドライバの行動を明らかにし、自動運転車が規範とすべき行動として国土交通省に報告した。 　加えて、人工降雨装置により悪天候時の認識性能の低下やそれに伴うシステムの信頼性への影響を評価し、国土交通省に報告した。 　また、乗車姿勢が乗員傷害に及ぼす影響に関する研究では、座席をフラットにした状態での受傷状況の評価結果を国土交通省に報告し、国土交通省におけるフルフラット座席を備える高速バスの安全性に関するガイドラインの策定に貢献した。 　以上の理由により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあるため、Ａ評定と認められる。 ＜課題と対応＞ 　令和７年度も着実に年度目標を達成する見込み	＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど	

	ついては、研究業務全体を一定の事業等のまとまりと捉え、評価に当たっては、下記に掲げる評価軸及び①から④までに掲げる指標等に基づいて実施するものとする。 　更に、今後急速な進展が見込まれる自動車技術の電子化に対応するため、自動車検査の更なる高度化、既存の検査の効率化等に資する調査等を実施すること。 【重要度：高】 　自動車及び鉄道等の陸上交通に係る技術は、自動運転システム、燃料電池自動車等に代表されるとおり、日進月歩が激しい。これらの最新の技術に対応した自動車及び鉄道等の陸上交通に係る安全・環境政策を行うためには、これらの技術に対応した安全・環境基準を策定する	ついては、研究業務全体を一定の事業等のまとまりと捉え、自己評価に当たっては、中期目標に定められた評価軸及び指標等に基づいて実施します。 　更に、今後急速な進展が見込まれる自動車技術の電子化に対応するため、自動車検査の更なる高度化、既存の検査の効率化等に資する調査等を実施します。 　国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための自動車及び鉄道等の研究等に特化し、その成果の最大化のため、別紙１に掲げた方針に沿って重点的に研究開発を推進します。別紙１に基づく研究内容の重点化・成果目標の明確化を行うため、具体的に		①　交通安全環境研究所の役割の整理がなされ、その研究所の使命と整合していること ②　研究成果による国の目標実現、施策への寄与度が高いこと ③　社会的必要性や緊急性が高いこと ④　令和６年度　研究計画策定基本方針の内容にあっていること ⑤　目標（マイルストーン）の設定が適切であること ⑥　コスト、研究者数、研究期間の記載された計画書、予算計画書が適切であること ⑦　先見性、独創性を備え、研究所の基礎的な研究能力強化に貢献するものであること 【継続課題】 ①　国との具体的な連携を実施していること ②　これまでの研究成果が目標（マイルストーン）を達成していること ③　目標（マイルストーン）の設定が適切であること ④　研究所の基礎的な研究能力強化に貢献してきていること ⑤　コスト、研究者数、研究期間の記載された計画書、予算計画書が適切であること ⑥　受託研究、共同研究等への研究内容の一部を含めた移行について、適切な考察・検討がなされていること 　上記の評価でポイントが高い提案課題について、国の行政施策への貢献という目的指向性をより高めるため、各技術分野を担当する国の行政官も参画した「研究課題選定・評価会議」を開催し、運営費交付金で行う研究課題（経常研究）については、新規提案課題の採択可否の決定、継続課題の中間評価、並びに研究計画の見直し等に関する審議を行った上で、次年度の研究課題を決定した。特に行政からは、提案課題が国の交通安全・環境の諸施策と整合しているか、研究成果が国土交通省の技術施策（技術基準の策定等）に有効に活用できるかといった観点で評価を受けた。 評価対象とした課題数 <table><tr><th>年　度</th><th>評価対象とした新規課題数</th><th>評価対象とした継続課題数</th></tr><tr><td>令和３年度</td><td>7</td><td>10</td></tr><tr><td>令和４年度</td><td>5</td><td>12</td></tr><tr><td>令和５年度</td><td>7</td><td>14</td></tr></table>	である。		

とともに、自動車の型式認証、自動車の検査、リコール等においても、最新技術に対応させていく必要がある。そのためには、最新の技術に関する知見・データを有しつつ、公正・中立的な立場で実際に研究、調査等を行い、科学的な根拠を持って国への貢献ができる基盤が必要である。さらには、自動車基準の国際調和及び鉄道システムの海外展開へ支援を行っていくためにも、基準獲得交渉において科学的根拠や最新技術に関する知見は必要不可欠である。

【評価軸】

● 国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための研究であるか。具体的には、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び

は、行政担当者が参加する研究課題選定・評価会議を毎年開催し、行政ニーズとアウトカムを的確にとらえた研究テーマを設定します。その上で、外部有識者を招聘する研究評価委員会を毎年開催し、新規研究テーマの必要性、目標設定や研究手法の妥当性等を確認し、実施中の研究テーマの進捗確認と必要な軌道修正等を行い、終了研究テーマの最終成果の到達度や社会的有用性等について評価を行い、将来の発展等についてご指導をいただきます。さらに、交通安全環境研究所長が主催する課題群進捗検討会を課題群ごとに毎年開催し、各研究テーマの進捗確認と関連研究分野の連携可能性等を検討し、最大限の成果が効率的に達

令和６年度	4	16

また、客観的な観点での研究評価を実施するため、各技術分野を代表する外部の有識者で構成される研究評価委員会を開催し、運営費交付金で行う各経常研究について、事前、中間（研究期間が５年を超える課題の３年目に実施。）、事後の外部評価を実施した。特に研究の手法に関しては、学術的見地での貴重なご意見を頂き、その後の研究に反映させることとした。なお、各課題の評価結果については、交通安全環境研究所 HP で公表し、その透明性を図った。

評価対象とした研究テーマ

年　度	評価対象とした新規研究テーマ数（事前評価）	評価対象とした終了研究テーマ数（事後評価）
令和３年度	5	5
令和４年度	4	4
令和５年度	5	5
令和６年度	3	5

（評価対象となる継続研究テーマ（中間評価）は各年度において対象無し）

中期計画の別紙１にて設定した各研究分野における具体的な取組みについては、その概要を以下に記述する。

（別紙１）

令和３年度～令和６年度までの中期計画期間において重点的に推進するべき研究開発の方針

	研究課題	何のために※1、どのような研究を、当中期計画期間に、どういう成果※2を目指して行うか
自動車（安全関係）	自動運転車両の機能要件の検討・安全性評価及び予防安全技術の効果評価	自動運転車の安全な普及へとつなげるために、自動運転車両の機能要件及び安全性評価手法に関する研究を行う。また、歩行者や自転車乗員の交通事故防止や高齢者の運転を支援する予防安全技術の浸透や促進等を図るため、その技術的な効果の検証、試験方法の検討に関する研究を進める。これらにより、新たな試験方法等を検討・提案し、技術基準案の策定や我が国主導の国際基準化等に対して貢献を行うものとする。
	交通事故実態に即し、予防安全	衝突事故被害軽減を一層図るため、子供や高齢者を重点対象として、現行の

	燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資するとされた調査及び研究であるか。 ●　行政ニーズを的確にとらえた研究テーマの設定後においても、研究内容の進捗を定期的に内部で確認するのみならず、外部有識者等の参加する会議においても確認し、必要に応じて助言・方向性の修正を行う等、研究開発の成果の最大化に資する取組が促進されているか。 ①研究内容の重点化・成果目標の明確化 国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための自動車及び鉄道等の研究等に特化し、その成果の最大化のため、重点的に推進するべき研究開発の方針は別紙１に掲げるとおり	成できるように努めます。		技術を考慮した衝突安全試験方法等の検討 車両安全対策として未対応の分野（対自転車事故、重量差のある車両による事故、予防安全技術搭載車両の事故等）について、交通事故実態に即したより有効な車両の衝突安全性評価法に関する研究を行う。これらにより、新たな試験方法等を検討・提案し、技術基準案の策定や我が国主導の国際基準化等に対して貢献を行うものとする。 自動運転に関する電子制御装置の安全性・信頼性評価 電子制御が高度化した自動運転車の導入を見据え、電子制御装置の安全性・信頼性について的確な評価を実施できるようにするため、自動運転システムの信頼性評価手法に関する研究を実施するとともに、電磁両立性の評価手法等に関する研究を実施し、新たな試験方法等を検討・提案し、技術基準案の策定や我が国主導の国際基準化等に対して貢献を行うものとする。 ※１　事故防止、事故被害軽減、環境負荷軽減、省エネルギー等 ※２　基準策定、国際標準獲得、新技術等を踏まえた試験方法等の評価手法見直し等 【自動車（安全関係）】 i. 自動運転車両の機能要件の検討・安全性評価及び予防安全技術の効果評価 混在交通を前提とした自動運転車に求められる安全性の議論に資するため、実交通環境下での計測、判例分析、ドライビングシミュレータ実験等、さまざまな方法による検討を実施し、結果を整理した。さらに、市街地を走行中に危険場面に遭遇したドライバの回避行動を調べるドライビングシミュレータ実験を実施し、実験対象とした交通場面における人間ドライバの回避行動を明らかにするとともに、自動運転車が規範とすべき行動を整理し、第７期先進安全自動車（ASV）推進計画の自動運転車のあり方検討WGに報告した。 高齢ドライバによる交通事故増加が大きな社会問題となっており、特にフレイル高齢者（軽度認知障害、老衰、虚弱など）の交通事故が懸念されている。中でも社会的関心が高い、アクセルとブレーキペダルの踏み間違いによる事故の発生状況を分析し、これを検証するための実験環境を構築した。 市街地走行における前照灯による眩惑の発生頻度を調査し、眩惑の低減と夜間視認性の向上を図る手法を検討した。車両の進路変更の合図や走行モード等を周辺の交通参加者に			

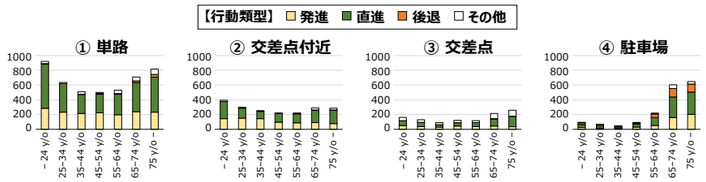
	とする。 なお、自動車・鉄道技術の急速な進展を踏まえ、必要に応じて、別紙１は変更する場合がある。			向けて表示する新型灯火器の有効性や点灯方法等を検討するため、方向指示器に連動して視覚情報を投影する路面描画について、描画パターンの大きさや形状が見え方に与える影響を調査し、国際基準の議論に備えた。 ○自動運転車の安全性評価に関する研究 混在交通を前提とした自動運転車に求められる安全性の議論に資するため、実交通環境下での計測、判例分析、ドライビングシミュレータ実験等、さまざまな方法による検討を実施し、結果を整理することを目的とした。 実交通環境下での計測として、周辺車両挙動計測車両を用いて実路の高速道路上で一般車両のドライバが行う車線変更時に伴う車両挙動の計測を行った。 判例分析の結果から、自動運転車の安全性として最低限求められる要件である「有能かつ注意深い（Competent and Careful）人間ドライバ」とはどのようなレベルであるべきかを検討した。 VR 環境車を用いて前方車両の車線変更挙動の安全性を後続車のドライバが主観的に評価する評価手法を開発した。 さらに、市街地を走行中に危険場面に遭遇したドライバの回避行動を調べるドライビングシミュレータ実験を実施し、実験対象とした交通場面における人間ドライバの回避行動を明らかにするとともに、自動運転車が規範とすべき行動を整理した。 市街地を走行中に危険場面に遭遇したドライバの回避行動を調べるドライビングシミュレータ実験を実施し、実験対象とした交通場面における人間ドライバの回避行動を明らかにするとともに、自動運転車が規範とすべき行動を整理し、第７期先進安全自動車（ASV）推進計画の自動運転車のあり方検討 WG に報告した。 自動運転車の安全性評価に関する研究成果について学会で発表するとともに査読付き論文を発表した（学会発表：５件、査読付論文：５件） ○高齢ドライバの特性を踏まえた新型車両安全システムの評価方法に関する研究 高齢ドライバによる交通事故増加が大きな社会問題となっており、特にフレイル高齢者（軽度認知障害、老衰、虚弱など）の交通事故が懸念される。中でも、アクセルとブレーキペダルの踏み間違いによる事故への関心が高く、安全対策が		

望まれている。本研究は視覚的フレイルの例として緑内障ドライバの運転特性を調査するとともに、ペダル踏み間違い事故の発生状況を分析し、その安全対策の評価方法を提案することを目的とした。

杏林大学病院眼科との共同研究により、緑内障患者の運転中の視線を計測した。直線の市街路を走行中に左右の路地から出現する歩行者や自転車等への視線移動を分析した。その結果、緑内障患者はこれらを見落とす場合があることを確認した。注意対象の見落としを支援可能な技術の評価方法について考察を進めた。

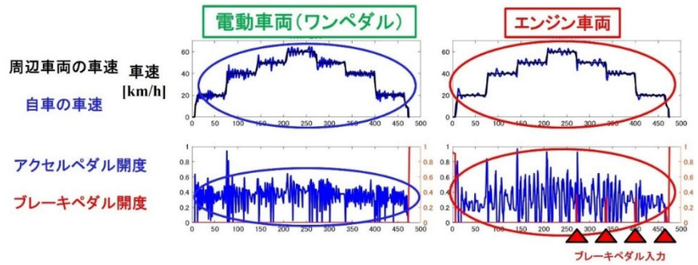
【運転中の視線計測の例（右側歩行者の見落とし）】

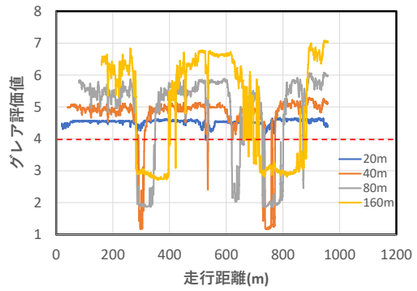
また、ペダル踏み間違い事故の発生状況を交通事故分析センターのデータベースに基づき分析した。その結果、いずれの年齢層においても直進中の事故が最多で、次に発進時の事故が多かった。また、場所別にみると、高齢者は駐車場での後退時の事故の割合が高かった。これらの場面で被害を軽減させる運転支援技術（例えば、ペダル踏み間違い時加速抑制装置など）の開発と普及、確実な作動が望まれることなどを示した。



【ペダル踏み間違い事故の発生状況の分析例】

最近普及が進んでいる電動車両において、アクセルペダル操作のみで加速、減速が可能な技術（ワンペダル）が登場しているが、高齢者にとって操作が難しい可能性がある。そこで、実車の車軸トルクの計測結果に基づき、ドライビングシミュレータで電動車両を再現し、基本的な走行実験を行っ

				た。その結果、電動車両は加速、減速に伴う速度の変化が激しいこと、アクセルペダル操作回数が多く、フットブレーキの使用がほとんどないことなどを確認し、高齢者が電動車両を安全に使用するための車両対策などについて考察を進めた。  【電動車両（ワンペダル）とエンジン車両の速度調節の計測例】 これらの研究から得た成果を関係学会に査読論文として４件発表した。また、口頭発表を４件実施した ○加齢等による眩惑が運転視界に及ぼす影響の解析と新しい自動車用灯火器による改善方法に関する研究 市街地走行における前照灯による眩惑の発生頻度を調査し、眩惑の低減と夜間視認性の向上を図る手法を検討する。車両の進路変更の合図や走行モード等を周辺の交通参加者に向けて表示する新型灯火器の有効性や点灯方法等を検討する。 ・実路計測と数値解析によるすれ違い前照灯のグレア評価 市街地走行における車両の仰角（ピッチ角度）変動を調査した結果からグレアがどの程度発生するか数値解析を行った。その結果以下のことが明らかになった。 ① 起伏が比較的少ない平坦路であっても車両の加減速に伴い±1 度程度のピッチ角の変動が見られた。 ② 起伏の多い道路では、一定以上の車間距離で許容限界を超えるグレア（グレア評価値４以下）が発生する可能性がある。			



【図 起伏の多い道路１でのグレア評価値】

③　平坦路ではダイナミックオートレベリング（水平維持）により、車間距離ごとの変動が小さくなり、許容限界を超えるグレア発生割合はゼロとなった。

	車間距離			
	20m	40m	80m	160m
レベリングなし	0.00%	0.23%	0.54%	0.58%
レベリングあり	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

【表　許容限界を超えるグレア評価値（４以下）の発生割合（全平坦路）】

④　下り坂が続く道路ではダイナミックオートレベリング（水平維持）により、むしろグレアが起こりやすく、許容限界を超える割合が増える可能性がある。グレア発生を抑えるには、進行方向の傾斜を補正する適切な仰角調整が必要になると考えられる。

	車間距離			
	20m	40m	80m	160m
レベリングなし	1.89%	11.26%	19.73%	28.73%
レベリングあり	30.22%	37.17%	41.35%	43.18%

【表　許容限界を超えるグレア評価値（４以下）の発生割合（起伏の多い道路）】

（ｉ）格子状の光を投影する新型前照灯の評価

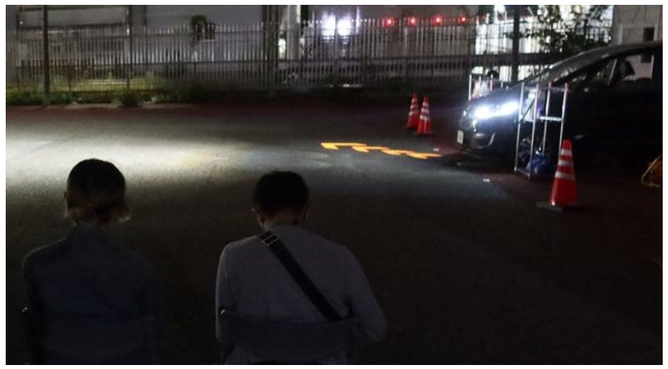
前照灯の眩惑を低減させつつ夜間視認性の向上を図る技術の一つとして、パターニングランプの評価を行った。これは、ハイビームの配光を制御し、右側前方の歩行者に格子状の光を投影する新しい技術である。これにより、ドライバは歩行者の存在に気づきやすく、歩行者は前照灯のグレアを感じにくくなるという。このランプを搭載した試験車両を用いて所内デモを行い、実際に前述の効果が得られる可能性があることを確認した。

【新型前照灯のイメージ】

【所内デモの様子】

（ⅱ）方向指示器に連動する信号灯路面描画の評価

方向指示器に連動して視覚情報を投影する路面描画について、描画パターンの大きさや形状が見え方に与える影響を調査する被験者実験を実施した。

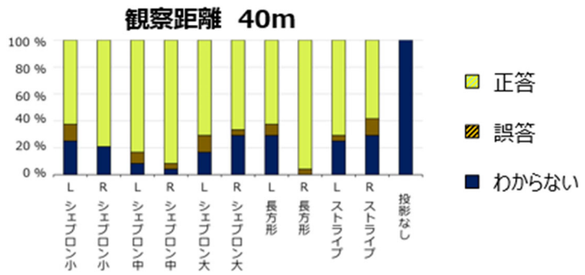


【信号灯路面描画評価実験の様子】

その結果以下のこと等が明らかになった。

① 投影面積が大きすぎると正しい方向が認識しづらくなる傾向が見られた

② 描画の観察距離が 40m 以上離れた場合、投影パターンの投影面積やデザインによって、路面描画の効果が変化する可能性がある



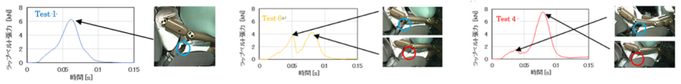
【パターンの形状、大きさが方向指示の認識に及ぼす影響】

これらの研究から得た成果を関係学会に査読論文として２件発表した。また、口頭発表も８件実施した。また、前照灯

				の眩惑に関する過去の研究成果を国連灯火器分科会及び関連会議で２件報告した。 ⅱ．　交通事故実態に即し、予防安全技術を考慮した衝突安全試験方法等の検討 衝突事故における乗員の保護は、シートベルトやエアバッグなどの拘束装置によって行われる。これらの装置は乗員の初期姿勢により効果に差が生じることが知られており、特にシートベルトでは、ラップベルトが骨盤の腸骨部から外れるとベルトが腹部に侵入し重篤な傷害をもたらすため、これを防止することは乗員保護における大きな課題である。一方で近年では、自動運転車両の普及が進みつつあり、運転者を含む車両乗員の乗車姿勢は多様になると予想される。そこで、乗車姿勢と衝突時の受傷状況に及ぼす影響に関する研究を実施する。また、車両の安全基準が未整備な自転車乗員について、自転車乗員の衝突被害について調査を実施する。 ○乗車姿勢が乗員傷害に及ぼす影響に関する研究 衝突事故における乗員の保護は、シートベルトやエアバッグなどの拘束装置によって行われる。これらの装置は乗員の初期姿勢により効果に差が生じることが知られており、特にシートベルトでは、ラップベルトが骨盤の腸骨部から外れるとラップベルトが腹部に侵入して重篤な傷害をもたらすため、これを防止することは乗員保護における大きな課題である。一方で、普及に向けた取り組みが活発化している自動運転車両では、運転者を含む乗員の乗車姿勢は多様になると予想される。そこで、乗車姿勢と衝突時の受傷状況に及ぼす影響に関する研究を実施する。 <u>助手席乗員における乗車姿勢が傷害に及ぼす影響に関する調査</u> 国産小型乗用車のホワイトボディを用いたスレッド実験により検討を行った。 助手席に成人男性ダミーを搭載し、前面衝突試験基準（UN-R137）の搭載要件である、乗車姿勢（腰角度：22 度±2.5 度、座席背面角度 16 度）に対して、シート背面角度を 35 度と 45 度に倒したリラックスした姿勢で実験を行った。			

実験状況

背面角度	試験基準の乗車姿勢	シート背面角度　35 度	シート背面角度　45 度
成人男性ダミー			
小柄女性ダミー			



試験基準の乗車姿勢　　シート背面角度 35 度　　シート背面角度 45 度

小柄女性ダミーにおけるラップベルト張力の時間履歴

- 小柄女性ダミーでは、シート背面角度が 35 度でシートベルトが骨盤から外れて腹部を圧迫することがシートベルト張力の時間履歴から判明した。
- シートベルトが骨盤から外れることの詳細分析については、科研費研究で共同研究を実施している名古屋大学において有限要素モデルで解析を行った。その結果、小柄女性ダミーでは骨盤の大きさや ASIS（Anterior Superior Iliac Spine 上前腸骨棘）とシートベルトの位置関係により、成人男性ダミーよりもラップベルトが外れやすいことがわかった。
- 小柄女性ダミーでは腰ベルトが外れるシート背面角度（35 度以上）であっても、成人男性ダミーでは実験中に外れることはなかった。これは、成人男性ダミーの骨盤及び ASIS が小柄女性よりも大きいためと考えられる。

<u>後席乗員において乗車姿勢が傷害に及ぼす影響に関する調査</u>

国産小型乗用車のホワイトボディを用いたスレッド実験により検討を行った。

助手席に成人男性ダミーを搭載し、前面衝突試験基準（UN-R137）の搭載要件である、乗車姿勢（腰角度：22 度±2.5 度、座席背面角度 16 度）に対して、シート背面角度を 35 度と 45 度に倒したリラックスした姿勢で実験を行った。

実験状況

背面角度	基準乗車姿勢１回目	基準乗車姿勢２回目	腰を前方に 100mm 移動
初期姿勢			
実験中の姿勢			

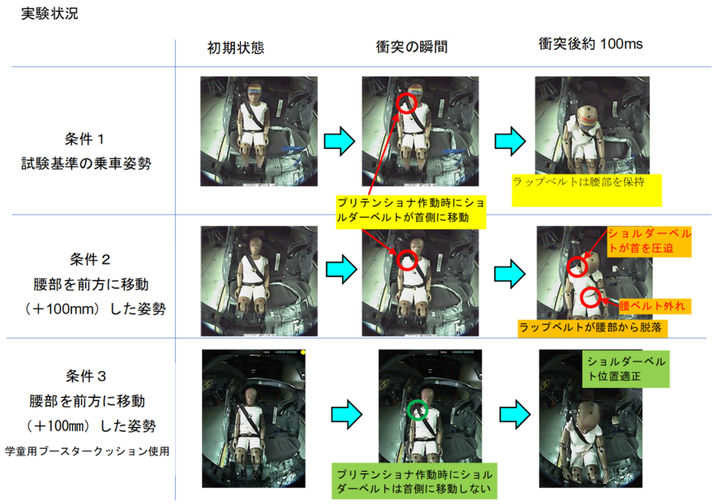
- シートの背面角度を調整する方法と腰を前方に移動する方法で実施する予定であった。しかし、シートのリクライニング機構を利用しない状態（基準乗車姿勢）での試験において、実験中にラップベルトの破断やリトラクタが破損するといったトラブルが発生したため、予定していた実験を完遂することが出来なかった。
- 本実験では、シートベルトアッセンブリーを中古車から採取して使用しているが、ホワイトボディと同型式の中古車が既に販売から 20 年程度経過していることから経年劣化した製品を使用した可能性が考えられる。新品のシートベルトアッセンブリーは既に市場では手に入らないため、現行のホワイトボディでの実験は断念することとした。同様の実験は、新造したホワイトボディを用いて再度実施することとすることとした。

後席乗員の乗車姿勢が傷害に及ぼす影響に関する調査

乗車姿勢が傷害に及ぼす影響について検討するために、後席に小柄女性ダミーを搭載し、スレッド実験により行った。本実験は新造したホワイトボディを使用して実施した。

実験条件は、条件１：JNCAP のオフセット衝突試験におけるダミーの搭載方法、条件２：リラックスした乗車姿勢を想定してダミーの腰部を前方に 100mm 移動させ状態、条件３：乗車姿勢は条件２としつつ、学童用ブースタークッションを使用してベルト経路を調整、の３種類の乗車姿勢について比較調査を行った。

【実験条件】



【実験状況】

- 条件１と２では、プリテンショナ作動時において、ショルダーベルトが首側に移動するため頸部圧迫による傷害が生じる可能性がある。
- 条件２では、衝突後一定時間が経過するとラップベルトが骨盤から外れる現象が生じた。このとき、ショルダーベルトは首元と脇の下で上体を保持したが、ダミーの傷害の程度は、ダミー内センサから得た傷害値で評価するため、条件２のようショルダーベルトがダミー胸部の中央付近にない場合は、胸部たわみが正確に計測できない。さらに頚部荷重とモーメントはシートベルトによる頚部圧迫を評価できないことが判明した。
- 条件３では、腰部を前方に移動しているにもかかわらず、ラップベルトが腰部からはずれることはなかった。また、ショルダーベルトの肩部の位置も大きな変化はなく乗員の上体部中心を保持し続けた。

以上の結果により、車両のシートベルトは小柄な乗員を衝突時に的確に保持することが困難であることがわかった。一方で、学童用ブースタークッションなどを使うことにより、ある程度改善することが可能であることがわかっ

た。

研究結果をとりまとめ、次の論文を発表した。
・前面衝突事故における乗車姿勢が乗員傷害に及ぼす影響に関する研究（交通安全環境研究所フォーラム 2022）
・前面衝突事故における乗車姿勢が乗員傷害に及ぼす影響に関する研究（交通安全環境研究所フォーラム 2023）
・前面衝突実験における後席ダミーの着座姿勢が傷害値に及ぼす影響（交通安全環境研究所フォーラム 2024）
・A Study of the Effect of Seating Posture on Occupant Injuries in Frontal Collisions（27thESV2023）
・前面衝突における後席乗員の乗車姿勢と乗員傷害に関する研究（第 60 回日本交通科学学会）

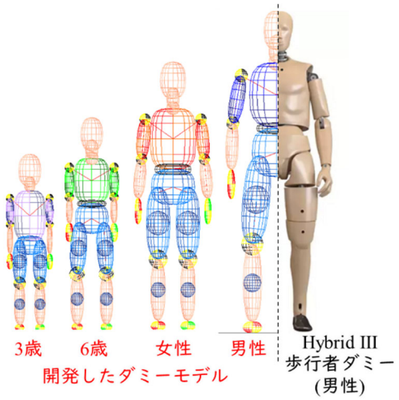
○シミュレーション技術を利用した乗員及び歩行者の衝突挙動解析に関する研究

交通事故による被害を解析する手法として実際の対象物や模擬対象物を用いた実験が挙げられるが、コストや時間に起因する実験条件の制約が多い。実験のみによらずシミュレーションを用いることで、より効率的に多様な衝突条件の検証が可能となる。また、国際的にもシミュレーション技術を用いた衝突安全評価が検討されている。

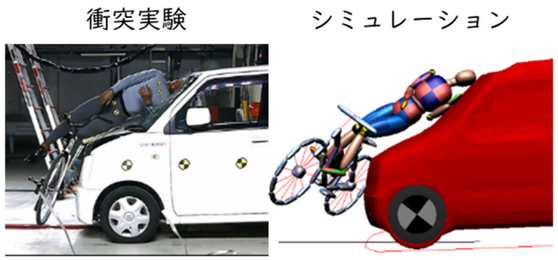
そこで、衝突安全評価シミュレーション環境を構築し、要素技術として歩行者、乗員や特殊な小型乗り物などを対象とした衝突シミュレーション技術を確立する。そのため、①自転車や歩行者の衝突挙動解析に関する研究、②自動運転車両などに対応した多様な乗車姿勢における乗員の衝突挙動に関する研究と③高齢化によって増加している車椅子乗員の衝突挙動に関する研究を実施した。

有限要素法解析ソフト「LS-DYNA」を導入し、交通事故を高精度に再現可能なシミュレーション環境を構築した。また、人体モデル「THUMS」を導入し、従来の衝突ダミーのみでは評価の難しい人体傷害について評価した。
有限要素法解析や実車実験の衝突条件選定のための予備解析手法として、剛体衝突挙動解析ソフト「PC-Crash」を導入した。PC-Crash は、車両挙動を高精度に再現可能であったがダミー挙動の再現精度に課題があった。そこで、衝突ダミーを実測してダミー挙動を再現可能なマルチボディモデルを開発した。前面衝突実験と自転車衝突実験の実験結果と比較し、開発したダミーモデルは衝突実験におけるダミー挙動の再現

が可能であることを検証した。

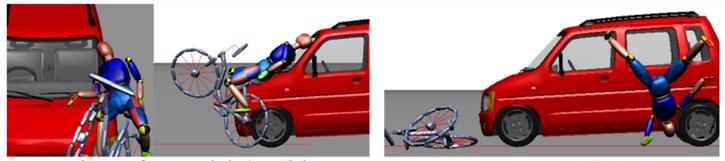


【マルチボディを用いて開発したダミーモデル】



【実験結果とシミュレーション結果の比較】

①自転車事故において、追突事故の死亡率が出会い頭事故の10 倍以上であることに着目し、その受傷原因を調査するためPC-Crash を用いて衝突シミュレーションを行った。シミュレーションでは、追突事故と出会い頭事故それぞれについて、車両速度、車両との衝突位置及び自転車速度をパラメータとした 200 通り以上の衝突条件で衝突挙動を解析した。
その結果、追突事故は出会い頭事故に比べて、自転車乗員の頭部が A ピラーに衝突する可能性が高かった。また、頭部が車両に衝突しなかった場合に、車両の側方に弾き飛ばされた自転車乗員が回転し、頭部が地面に衝突する可能性が高かった。これらの結果から、追突事故の死亡・重傷の原因として、頭部と A ピラーの衝突と、頭部と地面の衝突が影響している可能性が示唆された。



【追突事故における自転車乗員の挙動解析結果】

②車両乗員の挙動を解析するシミュレーションモデルを構築するために、衝突実験に使用される車両を３次元測定し、3Dモデル化した。

【3 次元測定した車両の 3D モデル】

③車椅子送迎及び介護福祉タクシー業務を行う事業者を訪問し、車椅子の固定方法や乗員拘束方法など利用実態について調査した。実際に使用されるスロープ付車両と電動リフト付車両について、３次元測定や実際に車椅子を車載した状態の各部寸法測定を実施した。利用実態の聞き取りでは、やむを得ず A. シートベルトが腰を適切に固定できない装着状態や、B. シートベルトが胸部を適切に固定できない装着状態での利用が確認された。

【調査した車両とシートベルト装着例】

本研究により構築した衝突安全シミュレーション環境を実車実験と組合せ、相乗効果によって今後より効率的に衝突安全の研究に活用予定である。

・開発したダミーモデルは、実験や有限要素法解析のための

				効率的で網羅的な予備解析手法として活用予定である。 ・ダミーモデルの開発と解析事例について、国内学会において２件、交通安全環境研究所フォーラム 2024 において１件発表した。 ・導入した THUMS により、ダミーでは評価できない人体傷害の調査が可能である。 ①挙動解析の結果を反映し、頭部と A ピラーが衝突する条件や頭部と地面が衝突する条件で有限要素法解析による傷害評価や実車実験による検証を行い、自転車追突事故の受傷メカニズムを解明し、死亡・重傷者数低減に向けた対策や法規を提言するために活用する予定である。 ②得られた 3D モデルをベースとして、スレッド実験のシミュレーションモデルを構築し、座席形態や乗車姿勢をパラメータとした多様な衝突条件の乗員の安全性調査に活用する予定である。 車載車椅子の乗員拘束条件をパラメータとした衝突シミュレーションによって、その効果を評価し、車載車椅子乗員の安全性向上のためのガイドラインなどを提言するために活用する予定である。 ⅲ．自動運転に関する電子制御装置の安全性・信頼性評価 電磁両立性に関する各種の国際規格等の改定動向を調査するとともに、部品の電磁波耐性に関する方式の異なる複数の試験法において同一の基準要件を確認できる運用方法を検討する。 さらに、人工的に雨を降らせるシステムを構築し、試験場における外乱（雨などの自然外乱、建物や側壁等の人工外乱）の分析結果に基づき、自然降雨と同等な雨滴を再現可能な人工降雨装置を導入して降雨環境下におけるセンサ類の認識性能を評価した。 ○自動運転システムの信頼性評価手法に関する研究 自動運転システムの信頼性を確保する上で重要となる認識性能の評価方法等について、実環境及びシミュレーションを用いて検討を行った。 レーダーの検知性能の評価をシミュレーションで行った場合と実環境で行った場合の得失を整理した。 人工的に雨を降らせる装置と四輪等速ベンチを組み合わせたシステムを構築し、車両を走行させ、先進運転支援システ			

ム（LKAS、ACC）を作動させた状態で、悪天候下での認識性能を評価した。

【人工降雨装置】

【車載カメラ、レーダーなどの評価】

本研究により、試験場における認識性能の評価結果と試験室内での台上実車シミュレーションの評価結果を比較し、室内評価システムと現実との誤差を明らかにした。

試験場における外乱（雨などの自然外乱、建物や側壁等の人工外乱）の分析結果に基づき、自然降雨と同等な雨滴を再現可能な人工降雨装置を導入して降雨環境下におけるセンサ類の認識性能を評価した。

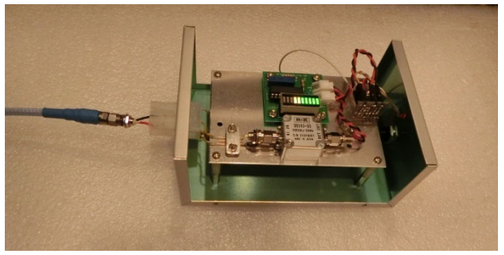
認識性能に関する研究成果について学会で発表するとともに論文等を発表した（国内学会発表：５件、国際学会発表：６件、国内論文等：５件）

○自動車における電磁両立性に関する調査

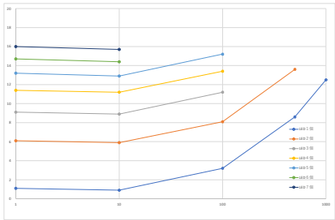
自動運転技術の急速な進展は電子制御技術の高度化により成り立っているといっても過言ではない。その電子制御技術の安全性・信頼性を確保するためには電磁両立性問題を避けて通ることはできない。このため、各国・地域において自動車の電磁両立性に関する基準・規格を強化する動きが顕著であり、国際連合欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）においても自動車の電磁両立性（EMC）基準である国連規則第 10 号（UN-R10）の改正審議が頻繁に実施されている。そこで、UN-R10 やUN-R10 から引用されている規格の改正動向を長期にわたり調査するとともに必要に応じてデータを蓄積して提案するための検討を行うことを目的とした。

UN-R10 の改正対応については、国連規則第 10 号改訂６版（UN-R10-06）シリーズが 2019 年 10 月 15 日に発効して以降 UN-R10-07 シリーズ改正に向けて継続して審議されたので対応方針等を取りまとめ 2024 年４月の灯火器分科会（GRE）で合意され、2025 年６月 17 日に正式発効する予定である。また、その後次期 08 シリーズ改正に向けて WP29/GRE/IWG-EMC

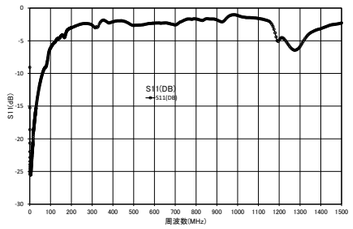
				で改正審議が開始された。 UN-R10 関連規格の動向調査については、自動車技術会 CISPR 分科会に参画し、UN-R10 が引用している規格の動向情報を入手するとともに、CISPR12 改正、CISPR25 改正、CISPR36 改正に関するデータの収集等を行った。また、CISPR 分科会として各種 EMC 測定法等に関するテクニカルペーパーやガイドライン等をとりまとめた。 UN-R10 で実施する部品（ESA）イミュニティ試験では、異なる試験方法（ALSE 法、BCI 法、TEM セル法、ストリップライン法）が導入されており、対象となる周波数範囲を全て網羅すれば申請者が周波数範囲ごとにいずれかの方法を選択することができる。しかしながら、これまでその試験方法間での相関性に関するデータは見られないため、同等性について検証を実施することとした。 ESA イミュニティ試験は、ESA に電磁的ストレスを与えた時に誤作動を発生しないことを確認するものであるが、異なる試験方法で ESA に与えた電磁的ストレスの同等性を検証するには、「ものさし」となる誤作動しやすい ESA を試作し、電磁的ストレスのレベルを変えていって、誤作動するかしないかの境界における電磁的ストレスのレベルを求める必要がある。 ・誤作動しやすい ESA の試作 実際に自動車に使用される ESA では、フェールセーフ機能をはじめ、誤作動しない機能が搭載されていて、誤作動させることは非常に困難であるので、まずは、誤作動しやすい模擬 ESA を試作した。 図に示すようにコネクタ端子に発生する高周波電圧のレベルによって LED の点灯個数が変化するものである。周波数ごとに LED 点灯開始電力及び入力端における周波数特性を測定したものを図に示す。これらの単体特性の測定結果から、誤作動しやすい模擬 ESA として使用することができることがわかった。 なお、本装置自体が電磁的ストレスにより影響を受けないようにバッテリとともに金属ケースに入れて、LED の点灯個数は監視カメラで確認することとした。			



【試作した誤作動しやすい模擬 ESA】



LED 点灯開始電力



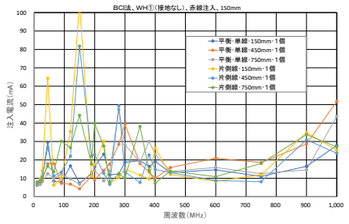
入力特性（S11）

【試作した模擬 ESA の特性測定結果】

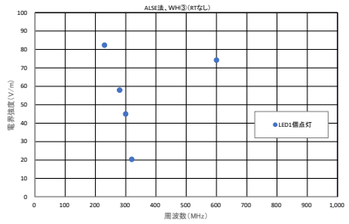
・試作模擬 ESA を使用した相関性検証

BCI 法と ALSE 法における LED 点灯個数と電磁的ストレスとの関係について測定した結果の例を図に示す。

両者の結果が全く違う特性を示していることが分かった。その原因について検討した結果、LED の点灯確認を目視で実施したことにより、細かい周波数間隔での測定ができないこと、模擬 ESA に使用した高周波検波器の入力インピーダンスが 50Ω固定であったこと等が原因ではないかと想定された。



BCI 法

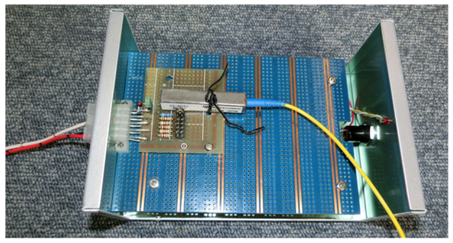


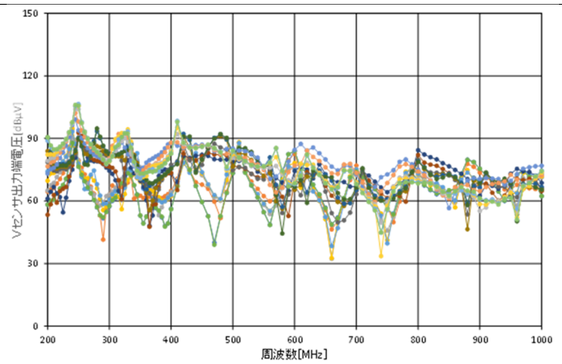
ALSE 法

【試作した模擬 ESA を使用した測定結果例】

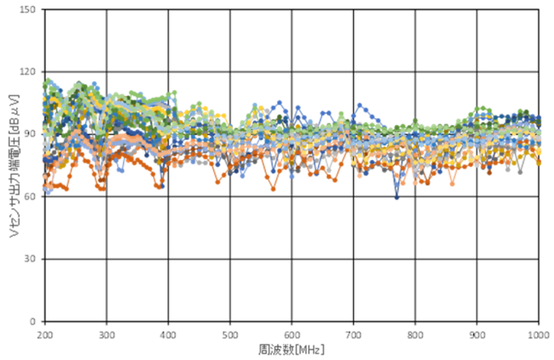
・V センサを使用した相関性の検証

高周波電圧を無電源でしかも高インピーダンスで検出して、光ファイバーを経由したリアルタイムで伝送できる V センサ測定装置が利用できるようになったので、これを使用して模擬 ESA のコネクタ端に発生する高周波電圧を計測することにより測定方法間の相関性を検証することとした。図に示すように、模擬 ESA のコネクタ端に終端抵抗（50Ω～10kΩ）

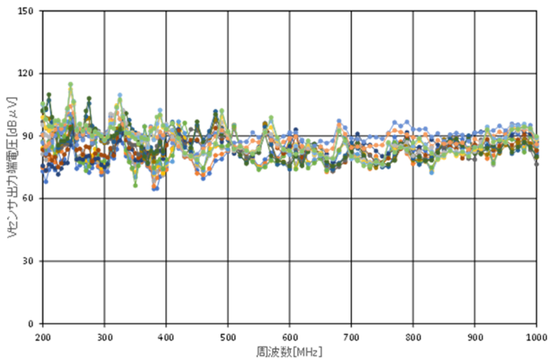
				を取り付け、その両端の電圧を V センサで検出し、光ファイバー伝送されたデータはリアルタイムで高周波電圧に変換されるので、模擬 ESA のコネクタ端に発生する高周波電圧を自動で読み取ることができるようになった。  【V センサを設置した模擬 ESA】 通常よく使用される ALSE 法と BCI 法に加えて、UN-R10 07 シリーズ改正で新規に導入されたリバブレーションチャンバー法で比較測定した結果を図に示す。 今回の測定結果からは、各測定方法間において限度値を変更する必要があるような大きな違いは認められないことがわかった。			



【ALSE 法測定結果例】



【BCI 法測定結果例】



【リバブレーションチャンバー法測定結果例】

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－１　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．２．（１）①	新技術や社会的要請に対応した行政への支援 研究開発の成果の最大化その他の研究業務の質の向上に関する事項 ①研究内容の重点化・成果目標の明確化 自動車（環境関係）						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度	重要度：高	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

② 主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

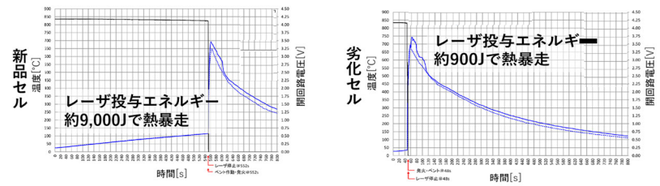
	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	1,183	1,213	1,226	1,225	
決算額（百万円）	1,667	1,664	1,706	2,193	
経常費用（百万円）	1,663	1,763	1,785	1,920	
経常利益（百万円）	△129	7	66	48	
行政サービス実施コスト（百万円）	1,684	1,861	1,886	2,018	
従事人員数	43	53	53	52	

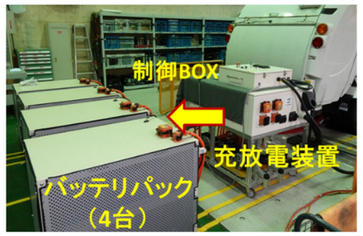
。

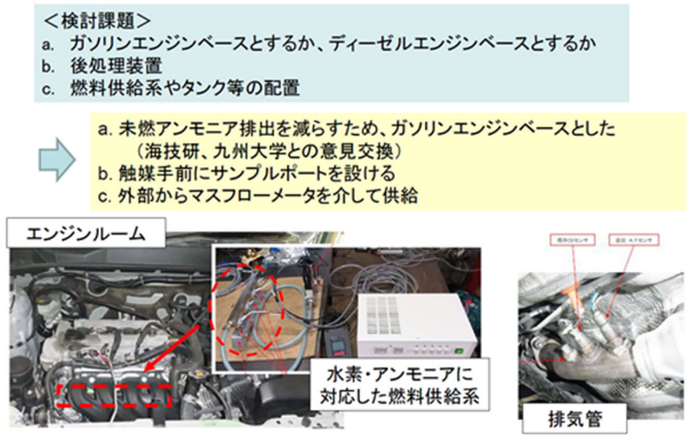
３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

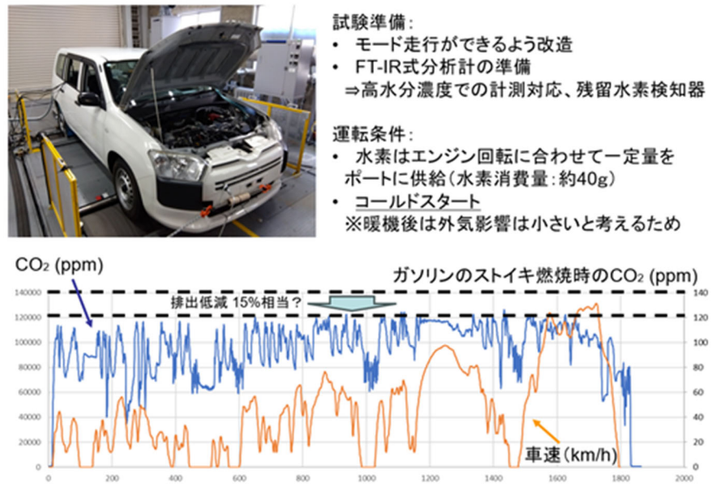
中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	（見込評価）	（期間実績評価）
自動車及び鉄道等の陸上交通に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全を図るため、国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に資する研究等を交通安全	自動車及び鉄道等の陸上交通に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全を図るため、国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に資する研究等を交通安全	＜主な定量的指標＞ 特になし。 ＜その他の指標＞ 別紙１で定めた研究計画に対し、所期の目標を達成しているか。また、目標を超過して達成した課題の	＜主要な業務実績＞ 中期計画の別紙１にて設定した各研究分野における具体的な取組みについては、その概要を以下に記述する。 （別紙１） 令和３年度～令和６年度までの中期計画期間において重点的に推進するべき研究開発の方針 ［研究課題］ 自動車　燃料電池自動車、電気自動車等の新技術搭載 何のために※1、どのような研究を、当中期計画期間に、どういう成果※2を目指して行うか 2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、燃料電池自動車、電気自動車等について、それぞれの車種に特有の影響	＜評定と根拠＞ A 中期計画の「自動車（環境関係）」にある３つの研究課題（８研究）のうち、３研究について目標を超えた研究成果が得られた。 劣化したバッテリを対象とした安全性評価手法	評定　－ ＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記	評定　－

	環境研究所において行うものとする。 また、我が国自動車及び鉄道等の技術の国際標準化等のため、研究成果等を活用し、新たな試験方法等の提案に必要なデータ取得等も行うものとする。 これらの研究等を進めるにあたっては、中期計画期間における研究開発の成果の最大化その他の研究業務の質の向上のため、的確な研究マネジメント体制を整備するとともに、以下の①から④までに掲げる取組を推進するものとする。 また、研究業務に係る評価については、研究業務全体を一定の事業等のまとまりと捉え、評価に当たっては、下記に掲げる評価軸及び①から④までに掲げる指標等に基づいて実施する	環境研究所において行います。 また、我が国自動車及び鉄道等の技術の国際標準化等のため、研究成果等を活用し、新たな試験方法等の提案に必要なデータ取得等も行います。 これらの研究等を進めるにあたっては、中期目標期間における研究開発の成果の最大化その他の研究業務の質の向上のため、的確な研究マネジメント体制を整備するとともに、以下の①から④までに掲げる取組を推進します。 また、研究業務に係る評価については、研究業務全体を一定の事業等のまとまりと捉え、自己評価に当たっては、中期目標に定められた評価軸及び指標等に基づいて実施します。 【重要度：高】	数。 ＜評価の視点＞ 国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための研究であるか。具体的には、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資するとされた調査及び研究を実施しているか。		車の安全・環境性能評価と OBD の活用による使用過程の車両性能情報収集方法の検討 実環境走行でのエネルギー消費効率・有害排出物質等の信頼性・公平性を高めた評価 走行実態に即した騒音の評価 ※１　事故防止、事故被害軽減、環境負荷軽減、省エネルギー等 ※２　基準策定、国際標準獲得、新技術等を踏まえた試験方法等の評価手法見直し等 【自動車（環境関係）】 ⅳ．燃料電池自動車、電気自動車等の新技術搭載車の安全・環境性能評価と OBD の活用による使用過程の車両性能情報収集方法の検討 本中期においては、燃料電池自動車の水素燃料消費率を、対象車両を改造することなく測定する手法について調査を行った。車載バッテリの安全性評価に関して、劣化電池の安全性変化について調査を行い、劣化電池が少ないエネルギー投入によって熱暴走を起こすデータを取得した。また、使用過程における車両の性能変化に対して、実態調査を実施する手法としてバッテリの非破壊診断法について調査を行い、実施する際の課題の整理を行った。 ○使用過程を含む電動車両の環境性能評価方法の検討と車載バッテリの安全性の評価手法の高度化に関する研究 車載バッテリの安全性評価に関して、劣化電池の安全性変化について調査を行う。 市販のリチウムイオン電池を低温環境下で繰り返し充放電することで劣化させて、劣化セルを作成した。劣化セルは、	（バッテリー性能劣化等）も踏まえつつ、安全・環境性能を評価するための手法に関する研究を行う。また、環境性能評価手法の高度化を目指した OBD の活用による使用過程の車両性能情報収集方法の検討を行う。これらにより、試験方法等を検討・提案し、技術基準案の策定や我が国主導の国際基準化等に対して貢献を行うものとする。 自動車のエネルギー消費効率・有害排出物質等の評価に関して、台上試験の再現性を従来より高めるとともに実環境走行時の公平な評価手法に関する研究を行い、試験方法等を検討・提案し、技術基準案の策定や我が国主導の国際基準化等に対して貢献を行うものとする。 自動車から発せられる騒音について、特に走行実態に即した評価に関する研究を行い、違法マフラーの検出等、公道における街頭検査等の効率化に貢献を行うものとする。	に関する検討に関する研究では、将来的なバッテリ安全性の基準化に向け、本研究成果を国土交通省に報告するとともに、 Journal of Power sources に論文投稿し、査読付き論文として掲載された。 さらに、合成燃料やカーボンフリー燃料を用いた内燃機関搭載車の実環境走行時における、環境負荷低減効果の評価手法の検討に関する研究では、WP.29 傘下の燃料製造に関するサブグループにおいて、グループリーダーに就任し、燃料製造における環境負荷の評価方法の議論を先導するとともに、上位の会議（自動車のライフサイクルアセスメントに関する会議）において成果報告を行った。 加えて、電動車を適切に評価するための台上試験の高精度化に向けた、評価装置の技術要件や車速モード等の試験条件の検討に関する研究では、WP.29 傘下のインフォーマル会議において考案した評価手法の提案を行った結果、評価手法の一つとして採用されることとなり、本年中に国際基準として承認される見込	載するなど	

	ものとする。 【重要度：高】 自動車及び鉄道等の陸上交通に係る技術は、自動運転システム、燃料電池自動車等に代表されるとおり、日進月歩が激しい。これらの最新の技術に対応した自動車及び鉄道等の陸上交通に係る安全・環境政策を行うためには、これらの技術に対応した安全・環境基準を策定するとともに、自動車の型式認証、自動車の検査、リコール等においても、最新技術に対応させていく必要がある。そのためには、最新の技術に関する知見・データを有しつつ、公正・中立的な立場で実際に研究、調査等を行い、科学的な根拠を持って国への貢献ができる基盤が必要であるため。さらには、我が国技術を国際標準	自動車及び鉄道等の陸上交通に係る技術は、自動運転システム、燃料電池自動車等に代表されるとおり、日進月歩が激しい。これらの最新の技術に対応した自動車及び鉄道等の陸上交通に係る安全・環境政策を行うためには、これらの技術に対応した安全・環境基準を策定するとともに、自動車の型式認証、自動車の検査、リコール等においても、最新技術に対応させていく必要がある。そのためには、最新の技術に関する知見・データを有しつつ、公正・中立的な立場で実際に研究、調査等を行い、科学的な根拠を持って国への貢献ができる基盤が必要であるため。さらには、我が国技術を国際標準化していくためにも、基準獲得		0℃の環境温度下で 50 サイクル充放電を繰り返すことで作成した。劣化後の放電容量は、新品の約90 %であった。劣化セルにレーザを照射すると新品に比べて約 10 分の 1 のエネルギー投入で熱暴走に至ることが確認された。劣化品を分解し、電極の状態を確認すると金属リチウムが析出していることが明らかになった。以上より、低温の充電によって生成するリチウムが自己発熱または電解液等と反応することで発熱し、レーザ以外の熱源として熱暴走の発生に寄与していると想定された。  【図　新品セルと劣化セルでの熱暴走に至るまでに要する投与エネルギーの差】 （劣化セルでは少ない投与エネルギーで熱暴走に至り、熱暴走しやすい傾向がある） 充放電サイクル数に応じて、急激な変化が起こることから、安全閾値を設定できる可能性が示された。国交省に、本件が、海外で報告されている電気自動車の火災事故の想定されうる原因のひとつである旨報告した。 本件について論文を執筆し、本分野において著名な論文誌である　Journal of Power sources に投稿した。 ｖ．　実環境走行でのエネルギー消費効率・有害排出物質等の信頼性・公平性を高めた評価 電気自動車（EV）及び燃料電池自動車（FCV）の普及が拡大する一方で、エネルギー消費の評価手法は従来の内燃機関の車両を前提とした燃費試験法を引用しており、改善が望まれる。電動駆動車走行時の実環境走行時のエネルギー消費効率を調査し、消費率の変動影響因子を検討した。さらに、電動車を適切に評価するための台上試験の高精度化に向け、評価装置の技術要件等を検討した。 一方で既存車両を含めた内燃機関搭載車における環境負荷低減の方策として合成燃料やカーボンフリー燃料の活用がある。それらを用いた際の環境負荷低減効果の評価手法につい	み。 以上の理由により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあるため、A 評定と認められる。 ＜課題と対応＞ 令和 7 年度も着実に年度目標を達成する見込みである。		

	化していくためにも、基準獲得交渉において科学的根拠や最新技術に関する知見は必要不可欠となるため。 【評価軸】 ●国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための研究であるか。具体的には、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資するとされた調査及び研究であるか。 ●行政ニーズを的確にとらえた研究テーマの設定後においても、研究内容の進捗を定期的に内部で確認するのみならず、外部有識者等の参加する会議においても確認し、必要に応じて助言・方向性の修正を行う等、研究開発の成果の最大化に資する取組が促進され	交渉において科学的根拠や最新技術に関する知見は必要不可欠となるため。 【評価軸】 ●国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための研究であるか。具体的には、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資するとされた調査及び研究であるか。 ●行政ニーズを的確にとらえた研究テーマの設定後においても、研究内容の進捗を定期的に内部で確認するのみならず、外部有識者等の参加する会議においても確認し、必要に応じて助言・方向性の修正を行う等、研究開発の成果の最大化に資する取組が促進されているか。 国が実施する		ても検討した。 ○電動車を適切に評価するための台上試験の高精度化に向けた、評価装置の技術要件や車速モード等の試験条件の検討 使用過程の重量電気自動車における電池容量の劣化度合いを測定する方法の技術的検証を行う 充放電装置による電池容量の劣化測定において必要となる技術的要件をとりまとめた  【図　重量電気自動車の電池容量の劣化度合いを検証するための充放電装置】 本研究の成果を、WP29 傘下の電気自動車と環境に関する会議（EVE-IWG）において、充放電装置による電池容量劣化の測定方法の提案を行った（同会議において計３回発表）。 ○カーボンフリー燃料の活用による内燃機関搭載車の環境負荷低減に関する研究 合成燃料を利用する場合、また水素やアンモニアなどのカーボンフリー燃料を利用する場合、テールパイプでのエミッションを元に環境負荷を検討するのではなく、燃料の製造工程でのエネルギー削減なども含めて評価する必要がある。そのため、本研究では内燃機関搭載車の環境負荷低減の可能性を製造から使用まで含めて検討することを目的とする。 本テーマでは、カーボンニュートラル社会の実現を見据え、カーボンフリー燃料の段階的な社会実装を想定し、従来燃料との併用や合成燃料との併用など、これまでと排出ガス特性の異なる車両での環境負荷の評価を３か年で検討する。この中には混焼試験を実施可能な車両への一般的なガソリン車からの改造や、単にテールパイプでの排出のみならず燃料製造段階など含めた LCA での環境負荷の評価方法の検討など様々な内容を含む。各年度での進捗は下記の通り。 令和５年度は、カーボンフリー燃料を合成燃料と併用するために、既存車両のエンジンの改造を行った。まず燃料供給			

	ているか。 国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための自動車及び鉄道等の研究等に特化し、その成果の最大化のため、重点的に推進するべき研究開発の方針は別紙１に掲げるとおりとする。 なお、自動車・鉄道技術の急速な進展を踏まえ、必要に応じて、別紙１は変更する場合がある。	関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための自動車及び鉄道等の研究等に特化し、その成果の最大化のため、別紙１に掲げた方針に沿って重点的に研究開発を推進します。 別紙１に基づく研究内容の重点化・成果目標の明確化を行うため、具体的には、行政担当者が参加する研究課題選定・評価会議を毎年開催し、行政ニーズとアウトカムを的確にとらえた研究テーマを設定します。その上で、外部有識者を招聘する研究評価委員会を毎年開催し、新規研究テーマの必要性、目標設定や研究手法の妥当性等を確認し、実施中の研究テーマの進捗確認と必要な軌道修正等を行い、終了研究テーマの最終成果の到達度や社会		及びエンジン制御方法の検討を実施した。具体的に下図の検討課題に取り組んだ。なお b の後処理装置への影響については、燃料を変更した際の既存の後処理装置への影響は避けられないことから、まずはどの程度影響があるのか検討するために後処理装置の手前にも排出ガスを計測するためのサンプリングポートを設けた。これらを含めた車両改造を行い、試運転にてアイドリング状態で水素の混焼が可能なことを確認した。その他、合成燃料の入手や製造工程について調査し、LCAでの評価手法について検討した。また、東北大学との共同研究にてアンモニア利用時の燃料噴射系の検討を行った。  令和６年度では、令和５年度に改造を実施した車両にて、まずアイドリング状態で水素供給量を増加させながらガソリンの噴射量を低減させる試験を行った。その結果、ガソリンの噴射期間基準で40%減を達成することができた。なお、これ以上噴射期間を短くした場合にはガソリンインジェクタの動作が不安定になったことから 40%減までで試験を終了した。そのためガソリンインジェクタを高応答のものに変更するなどすれば、より低減することは可能であるものと考えられる。続いて、車両評価の基準サイクルである WLTC モード走行にて排出ガスを評価するため、同じ車両において全速度域及び負荷域でガソリン噴射量のマップを作成しなおした。基本的な流れとしてガソリンの噴射量を全体的に低減し、水素供給量を増加させた。そのうえで加速や負荷などが大きな部分についてはガソリン噴射量を増加させるなど調整を行った。また、分析計側についても高い水分濃度への対応と残留水素検知器などの設置を行った。シャシダイ上での調整後、下図のとおり WLTC４フェーズの走行が可能であることを確認した。CO2排出濃度が低下していることが分かった。また温室効果ガスである N20 についても評価した。その他、合成燃料の		

		的有用性等について評価を行い、将来の発展等についてご指導をいただきます。さらに、交通安全環境研究所長が主催する課題群進捗検討会を課題群ごとに毎年開催し、各研究テーマの進捗確認と関連研究分野の連携可能性等を検討し、最大限の成果が効率的に達成できるように努めます。		入手や製造工程について調査し、LCAでの評価手法について検討した。これらの検討を元に国連 WP29 の GRPE 傘下の A-LCA IWG にて評価手法の具体的な提案やドラフティングに貢献した。また、東北大学との共同研究にてアンモニア利用時の燃料噴射系の検討を進めており、様々な知見及び学会発表等の成果が得られた。有意義な取り組みであったことから先方も再度数年間の共同研究に前向きであり、より実車の噴射制御に近いところを中心とした取り組みを実施する予定である。  令和７年度は WLTC モード走行時の評価を主として、排出量の定量化、LCAでの評価方法の検討に取り組む。また、カーボンフリー燃料の混焼量を増やし、どの程度温室効果ガス排出低減に寄与可能か具体化する予定である。これらの知見は国連 WP29 の GRPE 傘下の A-LCA IWG への提案にいかす。また、GRPEにて混焼エンジンにおける排出ガス評価方法の提案（UN-R49関連）があがっていることから、これらに関しても混焼試験車の実験結果を踏まえて、国交省等の要望があれば技術的にコメントできるよう知見を蓄積しておく所存である。 カーボンニュートラル成立要件、ガソリン水素混焼試験、合成燃料利用や水素アンモニアの利用におけるカーボンニュートラル成立の要件、実車影響、アンモニア利用時の燃料噴射系に関する検討をそれぞれまとめ、学会発表等について令和５年度６件、令和６年度８件につなげた。令年７度年度も同等の件数を予定している。 vi．走行実態に即した騒音の評価 騒音の街頭検査の効率化のため、交通流中の車両について、その走行騒音から、街頭検査の試験法である近接排気騒			

				音試験が規制値を超過するか、判定するための技術の開発を行う。ここでは、カメラ画像から車種を AI（Artificial Intelligence）により判定し、マイクロホンアレイにて測定した騒音から、AIにより違法/適法の判定を行う。そのため、AI 作成のための学習データの蓄積、マイクロホンアレイによる音源分離技術の確立、公道での検証試験等を実施する。 〇交通流中の違法騒音車の検出 交通安全環境研究所では過去に、走行騒音から、街頭検査の試験法である近接排気騒音試験が規制値を超過するかどうか、判定可能なモデルの作成を行った。しかし、これまでの判定モデルは、入力である測定された騒音が、判定対象の車両騒音以外の音が混入していないことが前提条件であった。そこで本研究では、マイクロホンアレイを用いた信号処理技術を用いて交通流中の個々の車両音源を分離することにより、交通流中の個々の車両について、違法/適法を判定可能なアルゴリズムを構築することを目的とする。 マイクロホンアレイを用いて、テストコース上で二輪車及び四輪車の学習データを測定し、AI による判定モデルを作成した。また作成した AI による判定モデルの精度を検証すべく、街頭検査とあわせた騒音測定を実施した。検証の結果、従来のマイクロホン 1 本による測定に比べ、マイクロホンアレイを用いたほうが、高精度であることを示した。また、複数の音源が存在する場合の精度向上を図るため、マイクロホンアレイによる複数音源が存在する場合の分離性能を検証し、複数の音源を分離計測可能であることを示した。 本研究の成果として、出願した国内特許１件について特許査定を受けた。 〇街頭検査にあわせた不正改造車の騒音データ取得及び高精度化の検討 交通安全環境研究所ではこれまでに、走行騒音から、街頭検査の試験法である近接排気騒音試験が規制値を超過するかどうか、AI を活用した判定モデルの作成を行った。AI を活用した判定モデルの作成には、学習データが必要であり、これまでデータの蓄積を行ってきたが、データの量が十分ではなく、学習していない車両に対する精度は実用化にはまだ十分なレベルではなかった。そこで本研究は、公道及びテストコースにてデータの蓄積を行い、再学習による判定精度の向上			

を目的とする。また、AI を活用した方式の実用化に向けて、システムの構成要件を明確にすることを目的とする。

これまでに作成した AI による判定モデルの精度を検証すべく、警察等の関係機関と連携し街頭検査とあわせた騒音測定を３件実施した。また、四輪車８台（うち違法車４台）について、テストコース上で学習データの測定を行った。得られたデータを用いて再学習を行ったところ、従来の判定モデルよりも精度が向上した判定モデルを作成することが出来た。また、従来のプログラムを修正し、複数車線にも対応可能なものとした。

【図１　マイクロホンアレイを用いた測定の様子】

本研究の結果を取りまとめ、海外発表２件、国内発表２件を行った。出願した欧州特許１件について、特許査定を受けた。街頭検査にあわせた測定については、交通安全環境研究所 HP 上で公表した。

令和７年度以降、自動車技術総合機構本部にて製作する騒音の不正改造車スクリーニングのためのシステムについて、その構成要件を取りまとめた。

【図１　交通安全環境研究所 HP による広報】

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－１　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．２．（１）①	新技術や社会的要請に対応した行政への支援 研究開発の成果の最大化その他の研究業務の質の向上に関する事項 ①研究内容の重点化・成果目標の明確化 鉄道等						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度	重要度：高	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

③ 主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	1,183	1,213	1,226	1,225	
決算額（百万円）	1,667	1,664	1,706	2,193	
経常費用（百万円）	1,663	1,763	1,785	1,920	
経常利益（百万円）	△129	7	66	48	
行政コスト（百万円）	1,684	1,861	1,886	2,018	
従事人員数	43	53	53	52	

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標（再掲）	中期計画（再掲）	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	（見込評価）	（期間実績評価）
自動車及び鉄道等の陸上交通に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全を図るため、国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に資する研究等を交通安全環境研究所にお	自動車及び鉄道等の陸上交通に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全を図るため、国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に資する研究等を交通安全環境研究所にお	＜主な定量的指標＞ 特になし。 ＜その他の指標＞ 別紙１で定めた研究計画に対し、所期の目標を達成しているか。また、目標を超過して達成した課題の数。 ＜評価の視点＞	＜主要な業務実績＞ 中期計画の別紙１にて設定した各研究分野における具体的な取組みについては、その概要を以下に記述する。 （別紙１） 令和３年度～令和６年度までの中期計画期間において重点的に推進するべき研究開発の方針 ［研究課題／何のために※1、どのような研究を、当中期計画期間に、どういう成果※2を目指して行うか］ 鉄道等／新技術を用いた交通システムに対応する安全性評価／新たな技術を用いた交通システムの安全性に関し、信頼性も考慮した的確な評価を行うため、国内外の動向を踏まえた評価手法の研究を行い、交通システムの海外展開を含む導入促進に貢献を行うものとする。	＜評定と根拠＞ A 中期計画の「鉄道等」にある３つの研究課題（６研究）のうち、２研究について目標を超えた研究成果が得られた。 索道のモニタリングシステムに関	評定　－ ＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど	評定　－

	いて行うものとする。 また、我が国自動車及び鉄道等の技術の国際標準化等のため、研究成果等を活用し、新たな試験方法等の提案に必要なデータ取得等も行うものとする。 これらの研究等を進めるにあたっては、中期計画期間における研究開発の成果の最大化その他の研究業務の質の向上のため、的確な研究マネジメント体制を整備するとともに、以下の①から④までに掲げる取組を推進するものとする。 また、研究業務に係る評価については、研究業務全体を一定の事業等のまとまりと捉え、評価に当たっては、下記に掲げる評価軸及び①から④までに掲げる指標等に基づいて実施するものとする。	いて行います。 また、我が国自動車及び鉄道等の技術の国際標準化等のため、研究成果等を活用し、新たな試験方法等の提案に必要なデータ取得等も行います。 これらの研究等を進めるにあたっては、中期目標期間における研究開発の成果の最大化その他の研究業務の質の向上のため、的確な研究マネジメント体制を整備するとともに、以下の①から④までに掲げる取組を推進します。 また、研究業務に係る評価については、研究業務全体を一定の事業等のまとまりと捉え、自己評価に当たっては、中期目標に定められた評価軸及び指標等に基づいて実施します。	国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための研究であるか。 具体的には、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資するとされた調査及び研究を実施しているか。	列車の安全運行や施設の維持管理の省力化に資する技術の評価	各種センサ技術や状態監視技術に着目し、列車の安全運行や施設の維持管理の省力化等に資する技術の評価を行い、低コストでの輸送の安全確保を前提とする地方鉄道・索道等の維持に貢献を行うものとする。	する研究において、考案したモニタリングシステムを国土交通省や全国の索道事業者、海外の索道関係監督当局に情報展開するとともに、国土交通省の公募型研究開発事業に提案し採択された。 さらに、陸上公共交通の省力化に資する技術の評価に関する研究では、実路線で列車位置の測位誤差の評価を行い、列車が過密でない地方線区での活用可能性等を確認するとともに、評価結果を国土交通省に報告した。 加えて、第４種踏切での列車の接近を報知するシステムを考案し、鉄道事業者の協力のもと実路線で検証を行い実用性を確認するとともに、国土交通省に報告を行った。また実用化に向け、テレビニュースを通じ広く周知を行った。		
				新技術を含む公共交通の地域に応じた導入促進評価	超高齢化・人口減少等の社会情勢の変化に対応し、共生社会での新たなモビリティサービスを指向した技術及び既存の交通との連携や利便性等の観点を踏まえた公共交通導入評価手法に関する研究を行い、地域の特性に適した公共交通の整備に貢献を行うものとする。			

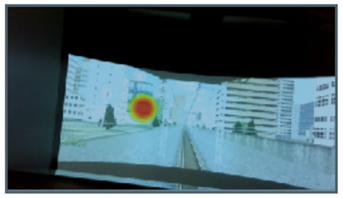
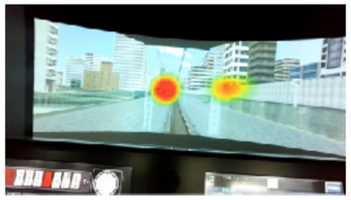
※１　事故防止、事故被害軽減、環境負荷軽減、省エネルギー等
※２　基準策定、国際標準獲得、新技術等を踏まえた試験方法等の評価手法見直し等

ⅶ．新技術を用いた交通システムに対応する安全性評価

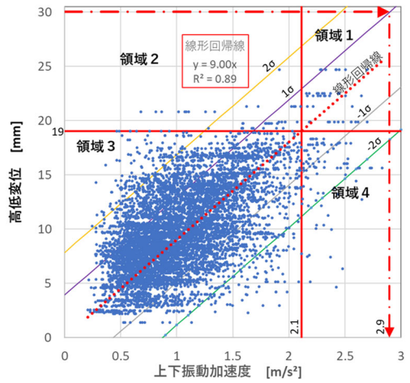
近年、我が国では、無線式列車制御システム（Communications-Based Train Control：CBTC）等をはじめとした新しい列車制御システムの導入や一般的な路線を対象とした自動運転の導入に向けた検討が進められており、国内でのリスク分析や安全性評価の重要性が増している。これまで、主に海外展開向けの信号システムに関する安全性評価手法及び信頼性評価手法について整理してきた知見を活かし、引き続き国内外の動向を踏まえた評価手法の研究に取り組み、新しい列車制御システム等に対応できる安全性評価手法の深度化を図る。

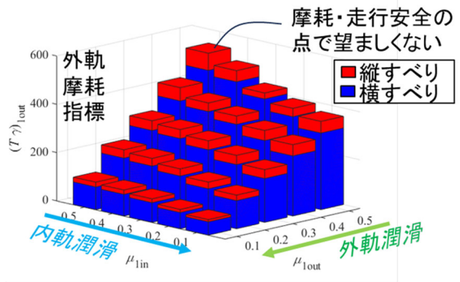
○新たな技術を用いた交通システムの安全性に関する研究

鉄道の自動運転をはじめとする新しい列車制御システムに対応した安全性評価を行うため、国内の技術基準及び国際規格を踏まえ、国内外で活用できる安全性評価手法を構築することを目的とした。
無線式列車制御システムの評価手法について、安全解析手法STAMP/STPA（System Theoretic Accident Model and Processes/STAMP based Process Analysis）を用いて試行し、新しい列車制御システムの安全性評価の場合は、最初に STAMP/STPA を行うことで、システム全体のどこに安全上の課題があるのかを俯瞰することが可能であることを確認した。
さらに、鉄道の自動運転システムに関する動向を調査し、自動運転に対応する列車制御システムに対して安全性評価を行う場合の課題を抽出するため、令和４年９月に発行された「鉄道における自動運転技術検討会とりまとめ」の内容を踏まえ、従来の鉄道

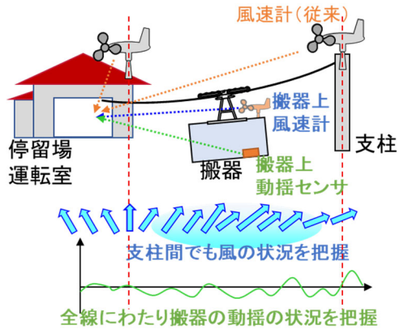
	【重要度：高】 自動車及び鉄道等の陸上交通に係る技術は、自動運転システム、燃料電池自動車等に代表されるとおり、日進月歩が激しい。これらの最新の技術に対応した自動車及び鉄道等の陸上交通に係る安全・環境政策を行うためには、これらの技術に対応した安全・環境基準を策定するとともに、自動車の型式認証、自動車の検査、リコール等においても、最新技術に対応させていく必要がある。そのためには、最新の技術に関する知見・データを有しつつ、公正・中立的な立場で実際に研究、調査等を行い、科学的な根拠を持って国への貢献ができる基盤が必要であるため。さらには、我が国技術を国際標準化していくため	【重要度：高】 自動車及び鉄道等の陸上交通に係る技術は、自動運転システム、燃料電池自動車等に代表されるとおり、日進月歩が激しい。これらの最新の技術に対応した自動車及び鉄道等の陸上交通に係る安全・環境政策を行うためには、これらの技術に対応した安全・環境基準を策定するとともに、自動車の型式認証、自動車の検査、リコール等においても、最新技術に対応させていく必要がある。そのためには、最新の技術に関する知見・データを有しつつ、公正・中立的な立場で実際に研究、調査等を行い、科学的な根拠を持って国への貢献ができる基盤が必要であるため。さらには、我が国技術を国際標準化していくため		において運転士が実施している業務から、システムを設計する際に従来装置との差異に相当する部分の整理を行った。次に、従来の鉄道における運転士業務の状況を把握するため、列車運行システム安全性評価シミュレータを用いた被験者試験を実施し、運転中の視線の動きを把握した。これらの結果にもとづき、GOA3（添乗員付き自動運転）、及び GOA4（無人運転）における前方監視装置に求められる性能について検討を行った。加えて、GOA2.5(緊急停止操作等を行う係員付き自動運転)における列車前頭に乗務する係員(GOA2.5 係員)と運転士との異常時の反応の違いを確認するため、GOA2.5 係員を模擬して車掌経験者に運転士と同じ条件で列車運行システム安全性評価シミュレータによる試験を実施した。その結果、運転士に比べると車掌経験者の方が列車前方の障害物に気づいた時点の障害物までの距離が短いことを把握した。これらにより、GOA4、GOA3 及び GOA2.5 といった自動運転レベル毎の総合的な安全確保方法を検討するための資料を得た。   【図　被験者試験における視認行動の比較の例】 （左：線路外側を注視している例　右：線路外側に視線を送る時間が短い例） また、自動運転に向けた列車制御システムに対応可能な安全性評価手法素案の提案につなげるため、ISO 12100(JIS B 9700)の段階的安全方策の考え方を参考に整理した結果、信号機等の確認を目的としない、人立入りの検知に使用する車上カメラ・センサ類は、緊急・非常停止押しボタンと同様に、「付加保護方策」に分類されるため、「本質安全対策」や「安全防護対策」が十分行われている場合には、必ずしも車上カメラ・センサ類の故障時安全性が高い必要はないと考えられる。一方で、「本質安全対策」や「安全防護対策」が十分行われていない場合には、車上カメラ・センサ類の活用には課題があると整理した。 以上により、無線式列車制御システム及び自動運転といった鉄道の新しい技術を用いた交通システムの安全性に関し、安全性評価手法の素案を提案した。 本成果を取りまとめ、査読付き論文１編、国内学会に 12 件、国内シンポジウムに７件、国際学会に１件、交通安全環境研究所講演会に２件及び交通安全環境研究所フォーラムに８件発表した。	以上の理由により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあるため、Ａ評定と認められる。 ＜課題と対応＞ 令和７年度も着実に年度目標を達成する見込みである。		

	にも、基準獲得交渉において科学的根拠や最新技術に関する知見は必要不可欠となるため。 【評価軸】 ●国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための研究であるか。具体的には、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資するとされた調査及び研究であるか。 ●行政ニーズを的確にとらえた研究テーマの設定後においても、研究内容の進捗を定期的に内部で確認するのみならず、外部有識者等の参加する会議においても確認し、必要に応じて助言・方向性の修正を行う等、研究開発の成果の最大化に資する取組が促進されているか。	にも、基準獲得交渉において科学的根拠や最新技術に関する知見は必要不可欠となるため。 【評価軸】 ●国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための研究であるか。具体的には、自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資するとされた調査及び研究であるか。 ●行政ニーズを的確にとらえた研究テーマの設定後においても、研究内容の進捗を定期的に内部で確認するのみならず、外部有識者等の参加する会議においても確認し、必要に応じて助言・方向性の修正を行う等、研究開発の成果の最大化に資する取組が促進されているか。		○鉄道における磁界評価に関する調査 鉄道車両の外側に発生する磁界の評価方法を検討するため、車両外側に発生する最大磁界の推定方法の検討及び車両外側における磁界発生状況の把握を行うことを目的とした。 鉄道車両の外側に発生する磁界の測定を２事業者２車種において実施し、磁界の発生状況を把握するとともに、レールにおける帰線電流による磁界測定への影響の程度について明らかにし、外側磁界の測定に適した環境条件について検討を行い、国土交通省に対して報告を行った。また、既存の測定方法では、車両外側に発生する磁界の最大を捉えられていないと考え、車両外側に発生する最大磁界の推定方法について検討を行い、推定可能性の高い方法の検証を行った。 磁界の発生状況を把握した結果について、過去の測定結果を含めて分析し、とりまとめるとともに、外側磁界の測定に適した環境条件についても検討し、とりまとめた。 本成果を、国土交通省に対して報告を行ったとともに、磁界発生状況の測定結果概要について、交通安全環境研究所から鉄道事業者へ周知した。 ⅷ. 列車の安全運行や施設の維持管理の省力化に資する技術の評価 少子高齢化が進み、運転士や保守作業員等の鉄道係員の確保・養成が困難になってきている中で、列車運行の安全性を確保するためには、より一層の業務の効率化・省力化に資する取組が必要である。特に、人的・資金的制約により安全性の向上のために必要な技術開発を行うことが難しい地方鉄道・索道等における安全性の確保は引き続き重要な課題である。このため、センシングやモニタリング等の最新技術に着目し、低コストで安全運行、省力化、効率化等を実現する手法の研究に取り組むものとする。 ○軌道状態の評価法に関する研究 鉄道車両の走行安全性に関わる軌道の状態やレール/車輪接触状態を監視する技術に着目し、軌道の要注意箇所を特定する方法の検討及び走行安全性に対するレール/車輪接触状態の影響の検討を目的とした。 軌道状態を管理する指標のうち高低変位については、車両の上下振動との間に強い相関があることが確認され、営業列車で測定した上下振動加速度データをもとに軌道の要注意箇所を抽出する			

	国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための自動車及び鉄道等の研究等に特化し、その成果の最大化のため、重点的に推進するべき研究開発の方針は別紙１に掲げるとおりとする。 なお、自動車・鉄道技術の急速な進展を踏まえ、必要に応じて、別紙１は変更する場合がある。	国が実施する関連行政施策の立案や技術基準の策定等に反映するための自動車及び鉄道等の研究等に特化し、その成果の最大化のため、別紙１に掲げた方針に沿って重点的に研究開発を推進します。 別紙１に基づく研究内容の重点化・成果目標の明確化を行うため、具体的には、行政担当者が参加する研究課題選定・評価会議を毎年開催し、行政ニーズとアウトカムを的確にとらえた研究テーマを設定します。その上で、外部有識者を招聘する研究評価委員会を毎年開催し、新規研究テーマの必要性、目標設定や研究手法の妥当性等を確認し、実施中の研究テーマの進捗確認と必要な軌道修正等を行い、終了研究テーマの最終成果		手法をとりまとめた。実用方法として、例えば、日々測定される営業列車の上下振動のデータから、要注意箇所(図の領域１)となった場合は、整備基準値(図の例では 30mm)に相当する振動加速度(図の例では 2.9m/s2)を超えないように軌道整備を行うことを提案した。さらに、通り変位については、営業列車で測定したヨー角速度から推定する方法を見いだした。高低変位や通り変位は、一般的に年１回軌道検測車によって測定されるため、１年間の中途における軌道の状態を把握できない。一方、車両の上下振動加速度やヨー角速度は汎用の情報端末で容易に測定することが可能な項目であるため、営業列車の運転台等に情報端末を設置して高頻度で測定することにより、大掛かりな軌道の補修が必要となる前に、こまめな軌道管理が可能となり、地方鉄道における保守の省力化に寄与するものと考えられる。  【上下振動加速度と高低変位の散布図】 レール/車輪接触状態を監視する技術に関しては、地下鉄の車両や軌道の条件を模擬した車両運動シミュレーションモデルを用い、路線内の複数の箇所のレール形状にもとづき多数のシミュレーションを実施し、摩耗によるレール/車輪形状の変化がレール/車輪接触力の変動に及ぼす影響を定量的に把握した。また、営業運転中に常時測定が可能なレール/車輪接触力のデータから摩耗に関する指標値を計算した結果、指標値が大きいほどレール/車輪間の摩擦係数が大きく、摩耗進展が懸念されることを過去の台上試験の結果から確認したこと等より、この指標を用いた評価手法の有用性を示した。			

		の到達度や社会的有用性等について評価を行い、将来の発展等についてご指導をいただきます。 　さらに、交通安全環境研究所長が主催する課題群進捗検討会を課題群ごとに毎年開催し、各研究テーマの進捗確認と関連研究分野の連携可能性等を検討し、最大限の成果が効率的に達成できるように努めます。		 【潤滑によるレール/車輪間の摩擦係数変化と摩耗進展の関係】 　本成果をとりまとめ、国内学会において５件、国際学会において４件、交通安全環境研究所講演会において１件、交通安全環境研究所フォーラムにおいて３件発表した。また、査読付き英文論文４編及び査読付き和文論文１編が掲載されたほか、特許を５件出願した。さらに、各地方運輸局管内の鉄軌道事業者が一堂に会する場で、車両動揺に基づく軌道状態の評価法に関する研究の内容やこれまでの研究成果について情報展開した。 ○索道のモニタリングシステムに関する研究 　運転中の索道において風を受けた搬器が支柱等構造物と接触する事故を未然に防止したり、風速計等の地上設備を削減したりするなど、事故防止や維持管理の省力化に資するモニタリングシステムの構築を目的とした。また、モニタリングシステムによって得られる搬器動揺及び搬器位置における風の状況等の情報が運転室に伝送されることを確認するとともに、運転判断に活用するためのデータを収集し、異常判定が実現可能であるかを検討することを目的とした。 　モニタリングシステムを構築するため、必要な仕様について検討の上、仕様に基づいたセンサ等を調達し、搬器動揺等モニタリングシステムのプロトタイプを構築した。 　構築した搬器動揺等モニタリングシステムについて、実際の索道搬器への取り付け方法を検討し、索道事業者の協力の下、営業中の索道施設（複線交走式普通索道及び単線自動循環式普通索道の計２施設）において検証試験を実施した。営業運転中の実搬器に測定システムを搭載し、搬器上で搬器動揺、搬器位置及び搬器位置における風向風速の状況を測定可能であることを確認し、運転室（搬器から離れた場所）に設置したパソコンにより、携帯回線を介して搬器動揺等の測定値を監視可能であることも確認した。また、既設風向風速計との比較検証試験を実施し、営業運転中の搬器上における風向風速の状況と各支柱上の既設風向風速計			

のデータが良く一致していることを確認した。
　以上の試験を通じて、搬器動揺等モニタリングシステムが事故防止や維持管理の省力化に資することを示した。また、大きな搬器動揺が発生する前には強い風が吹いていること等が把握され、搬器の状態に基づいて運転規制を行うためのデータを得られたことから、搬器動揺等モニタリングシステムによる異常判定の実現可能性の見通しを得た。



【搬器動揺等モニタリングのイメージ】

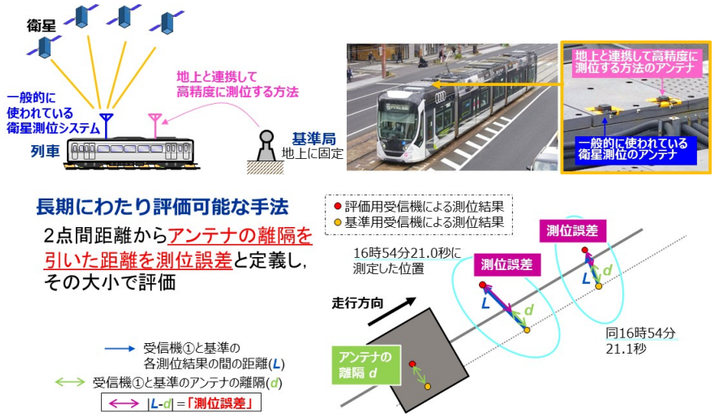
　本成果をとりまとめ、国際会議において１件、国内学会において２件及び交通安全環境研究所フォーラムにおいて４件発表した。また、国土交通省が監修し、各地方運輸局で開催される索道技術管理者研修会において、搬器動揺等モニタリングシステムについて全国の索道事業者に情報展開した。
さらに、搬器動揺等モニタリングシステムの成果を取りまとめ、国土交通省の「鉄道技術開発・普及促進制度」に提案した。

〇陸上公共交通の省力化に資する技術の評価に関する研究

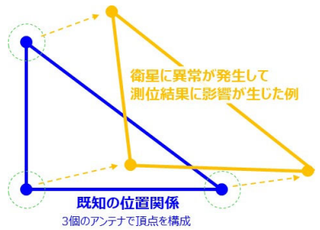
　地方の公共交通を維持していくために、衛星測位を用いて列車位置を検知する手法や衛星測位と他のセンサを組み合わせた列車位置検知技術の性能を評価する手法の検討、列車制御の省力化等に資する技術や汎用技術の利用による低コストでの安全性向上策の検討を目的とした。
　GPS に代表される衛星測位システムによる列車位置検知の性能を評価する方法として、土木の高精度測量に用いられる VRS (Virtual Reference Station) を利用した RTK（Real-Time Kinematic）測位を利用した方法を採っていた。この方法は高コストになりがちで長期的な評価には適さないことから、VRS を利用しない RTK 測位の精度評価の検証実験を実施したところ、測位精度評価の基準になり得ることを確認した。この成果を活かし、衛星測位システムを移動中の列車に搭載した場合の測位精度について、

地上と連携して高精度に測位する方法を用いて長期にわたり評価可能とする手法を考案した。この長期的な測位精度評価手法を国土交通省鉄道局からの受託調査「鉄道における準天頂衛星等システム活用に関する調査検討」に展開し、測位精度の評価結果を国土交通省に報告した。

さらに、衛星に異常が発生して測位結果に影響が生じる場合などの衛星測位の健全性を判定するために、地上において既知の位置関係を用いた健全性判定手法を考案し、この判定手法について特許出願を行った（「健全性判定システム」特願 2023-116711）。



【図　長期的な衛星測位精度評価手法】

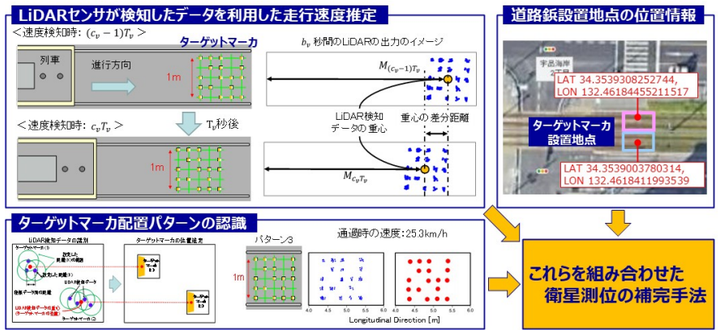


【図　衛星測位健全性判定手法】

衛星からの電波を受信しづらい箇所で衛星測位と組み合わせるセンサとして LiDAR(Light Detection and Ranging)センサに着目し、軌道に設置した複数のターゲットマーカからなる固有地点ごとのコードを LiDAR センサで読み取って位置検知を行うことにより、衛星測位を補完する手法を考案した。併せて、LiDAR センサが検知したデータを利用して走行速度を推定する手法及びこの推定速度を利用してターゲットマーカの配置パターンを認識する手法を新たに提案し、これらを組み合わせて衛星測位と他のセンサを複合した技術を構築した。

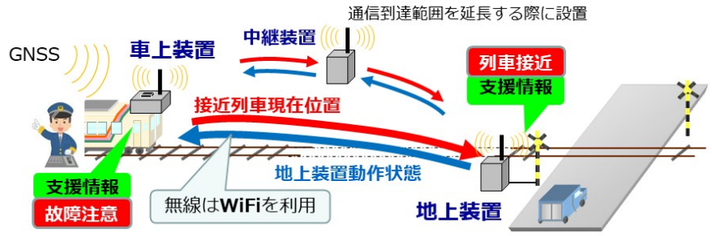
鉄道事業者の協力を得て検証実験を行った結果、使用する LiDAR センサの機構や仕様に応じてターゲットマーカの配置を適切に調整することで、考案した手法を実現できる可能性が高いことを確

認した。この手法について特許出願を行った（「位置検知システム」特願 2022-72795）。



【図　衛星測位と他のセンサを複合した技術の構築】

第４種踏切（警報機なし・遮断機なし）が将来的に廃止または第１種化（警報機付き・遮断機付き）に至るまでの間の安全性向上策として、汎用技術を活用した第４種踏切安全通行支援システムを構築した。鉄道事業者の協力を得て第４種踏切安全通行支援システムの動作確認試験を実施し、実態把握に資する基礎データを取得した。



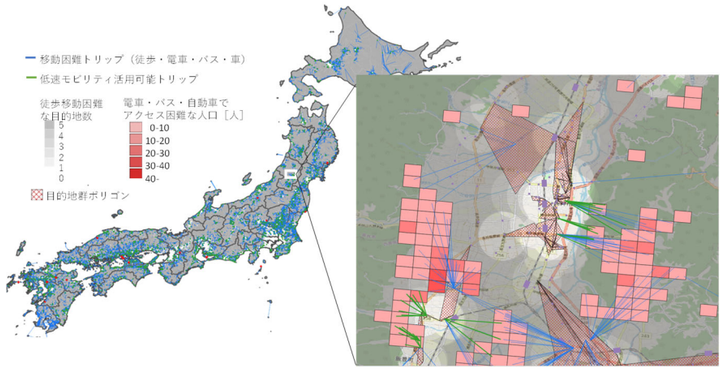
【図　第４種踏切安全通行支援システムの概略】

【図　第４種踏切安全通行支援システムの動作確認試験の様子】

本成果をとりまとめ、交通安全環境研究所フォーラムにおいて６件、交通安全環境研究所講演会において２件、国内学会発表 16 件、国内学会誌執筆１件、書籍執筆１件を行った。特許出願を２件行ったほか、出願済みの特許１件が登録された。第４種踏切安全通行支援システムについて地方運輸局が主催する管内中小鉄軌道事業者技術担当者会議にて話題提供を行ったほか、テレビニュ

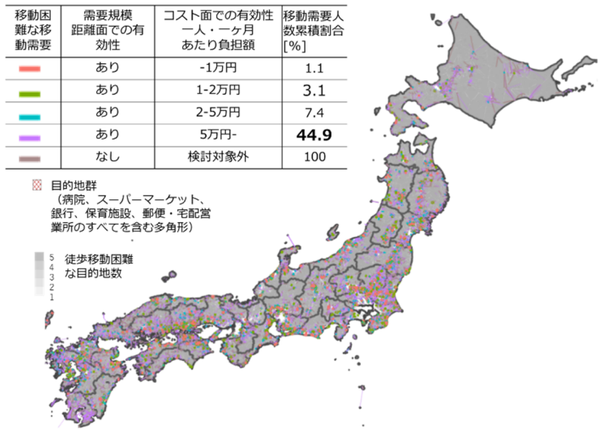
				ースの取材対応を行った。 ix．新技術を含む公共交通の地域に応じた導入促進評価 急速に社会の高齢化が進展する中、公共交通網が十分整備できない地方都市では、高齢者が自家用車を運転せざるを得ない状況となっており、事故の懸念も高まってきている。そうした中で、公共交通事業者も高齢化の影響で労働力不足となっており、公共交通の路線維持に欠かせない運転士の確保が困難となりつつある。その一方で、MaaS(Mobility as a Service)などのモビリティ確保の技術が広がりはじめ、それに対応した新しいモビリティシステムの開発も進められている。様々なシステムを組み合わせたモビリティシステムの評価には、それを導入する地域の特性(人口構成や都市構造等)を考慮する必要があり、適切な評価方法を確立することで地域に応じた公共交通の普及に貢献する。 ○地域特性に応じた公共交通の利用調査及び導入評価に関する研究 各地で社会実験が進められているグリーンスローモビリティ車両に関する技術や利用状況について調査を行い、評価に当たっての課題を抽出し、これまで取り組んできた公共交通の導入効果評価手法について、地域特性を反映した適切な評価を行うための評価手法の妥当性を検討する。具体的には、これまでの公共交通に絞った検討では単に費用便益比(B/C)で評価され、モビリティシステムの持つ多用途活用のポテンシャルが評価されていなかった。そこで、地域内の人の移動のみにとどまらず、移動以外の用途へのモビリティシステムの活用を考慮した評価手法の検討を行うこととした。住民の旅客輸送だけでは交通システムの維持コストに見合う収入が見込めないと考えられる地域を主な対象に、地域の特性に応じた観光需要等を含む移動需要の予測手法、及びそれらの需要を満たすためのモビリティの配置や運行の計画作成手法の検討を行ったうえで、需要予測と供給計画に基づく利用便益の推計手法及び交通システムの計画支援ツールの検討を行うことを目的とした。 初めに、新たな公共交通システムが導入された場合の地域の道路交通に与える影響をシミュレーションにより推計するため、導入予定地域の現況の交通量が曜日や時間帯あるいは天候等の要因によりどのように変動するかを推計する手法を検討し、シミュレーションのベースとなる現況の交通流の再現に必要な知見を得た。また、新しい公共交通システムが新たな利用者を獲得できる			

可能性があるかを示す指標として、地理情報システムの人口データを利用して、潜在的な利用者数（自家用車での移動が困難な移動困難者を想定）を推計する手法を開発した。潜在需要の推計手法の計算結果に基づいて、グリーンスローモビリティの導入が有効となる地域の可視化を行うとともに、グリーンスローモビリティ実証運行が行われている地域の状況との比較によるケーススタディを行った（図）。その結果、複数の地域でシミュレーション結果と実証運行のルートに類似性が見られたことから、シミュレーションの妥当性が示された。



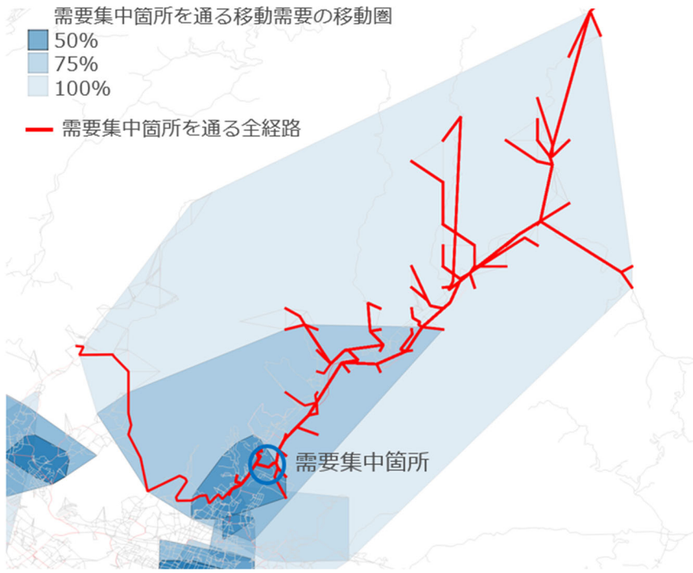
【図　グリーンスローモビリティの有効な地域の可視】

そうした結果を受けて、移動困難者（自動車免許を保持しない年齢層で、公共交通へのアクセスが困難な地域に居住）の人口分布と、移動の目的地となる施設の配置状況から、グリーンスローモビリティに対する移動需要を地図上に可視化するシステムの開発を行った。また、その需要と運行コストとの関係から、一人一ヶ月当たりの費用負担を推計でき、導入効果を評価することが可能となった。



続いて、地域内人口だけでなく観光需要にも着目し、地域の交

通拠点（鉄道駅等）と観光地の位置データを導入し、地域需要と併せて観光需要の移動も可視化するシステムを構築した。観光需要で収益を上げることで、地域住民の移動需要だけの場合と比べ収益の拡大が見込まれる。また、移動需要に対応する走行ルートを地図上に表示するシステムを構築し、具体的な導入計画の提案が可能となった。



【図　観光も含めた移動需要に応じた運行経路案の可視化】

地域の居住者や来訪する旅行者等が地域内移動においてモビリティから受ける便益として、速達性や快適性とは異なる手法について検討した。各地の社会実験におけるアンケートにみられる「車内コミュニケーション」の活発化を数値的に捉えるため、会話や笑い声の音声から数値データを導く方法の検討を行い、今後必要な社会実験を効率的に実施できるようにした。

また、関連技術の調査を行った結果、車両を単なる移動手段としてのみ利用するのではなくプラスアルファの「多機能化」による便益の可能性について調査した。これまで、移動スーパーや医療関連サービス等、生活に必要不可欠なサービスへの活用が一部地域で行われていた。最新の事例としては、民間企業が消費者の住む地域まで移動して物販以外のサービスを提供する事例も現れつつある。今後はより広範なサービスが居住地まで移動して供給される可能性が考えられ、旅客の移動以外の「サービスの移動」需要が拡大するとともに、それによる利便性・経済性の向上が考えられる。

本成果をとりまとめ、国内学会において５件の発表を行ったほか、学会論文集に２本の査読付き論文が掲載された。また、交通

				安全環境研究所講演会において２件の講演を行うとともに、交通安全環境研究所フォーラムにおいて３件の発表を行った。			

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－１　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．２．（１）②③④	新技術や社会的要請に対応した行政への支援 研究開発の成果の最大化その他の研究業務の質の向上に関する事項 ②外部連携の強化・研究成果の発信 ③受託研究等の獲得 ④知的財産権の活用と管理適正化						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度	重要度：高	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
共同研究の実施	年間 18 件	－	29 件	26 件	30 件	22 件	
基準の策定等に資する調査、研究等を実施	年間 25 件	－	29 件	34 件	35 件	33 件	
国内外の学会等で研究成果を発表	一人平均３件	－	一人平均 3.93 件	一人平均 3.68 件	一人平均 4.87 件	一人平均 3.74 件	
査読付き論文の発表	一人平均 0.5 件	－	一人平均 0.7 件	一人平均 0.96 件	一人平均 0.84 件	一人平均 0.74 件	
受託研究等の実施	年間 60 件	－	104 件	90 件	89 件	79 件	
特許等の産業財産権の出願	年間５件	－	８件	６件	６件	５件	

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	1,183	1,213	1,226	1,225	
決算額（百万円）	1,667	1,664	1,706	2,193	
経常費用（百万円）	1,633	1,763	1,785	1,920	
経常利益（百万円）	△129	7	66	48	
行政コスト（百万円）	1,684	1,861	1,886	2,018	
従事人員数	43	53	53	52	

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
			業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
②外部連携	②外部連携	＜主な定量的指標＞	＜主要な業務実績＞	＜評定と根拠＞	評定	－	評定	－

	の強化・研究成果の発信 国内のみならず諸外国も含めた、公的研究機関、大学、民間企業等との共同研究や人的交流等の連携を強化し、研究の効率的かつ効果的な実施を図ること。 また、研究成果について、国の施策立案への貢献及び国内学会等を通じた研究成果の社会還元に努めるとともに、国際学会での発表等の国際活動を推進すること。 これらの目標達成のため、具体的には、共同研究を 90 件程度実施すること。 【指標】	の強化・研究成果の発信 国内のみならず諸外国も含めた、公的研究機関、大学、民間企業等との共同研究や人的交流等の連携を強化し、研究の効率的かつ効果的な実施を図ります。 また、研究成果について、国の施策立案への貢献及び国内学会等を通じた研究成果の社会還元に努めるとともに、国際学会での発表等の国際活動を推進します。 これらの目標達成のため、具体的には、共同研究を 90 件程度実施します。また、基準の	・共同研究の実施 ・基準の策定等に資する調査、研究等を実施 ・国内外の学会等で研究成果を発表 ・査読付き論文の発表 ・受託研究等の実施 ・特許等の産業財産権の出願 ＜その他の指標＞ 特になし。 ＜評価の視点＞ 計画通り着実に実行できているか。	②外部連携の強化・研究成果の発信 交通安全環境研究所は、国が行う自動車等の陸上交通に係る施策立案、基準策定のための試験研究を行い、公正・中立なデータに基づき技術的な支援を行っている。交通安全環境研究所の研究者は、技術基準の策定等につながる自動車や鉄道等の技術の評価法を研究する能力を備えており、そのための試験技術や計測法に関する知見を備え、さらに専用の試験設備を保有している。 こうした交通安全環境研究所の立場、特徴及び研究能力、試験設備と大学の学術研究能力、及び企業の技術開発力がそれぞれ持つ強みをお互いの理解のもとに結びつける共同研究、共同事業等によって、技術開発等も伴う国家プロジェクトなどで最大限の研究成果を効率的に生み出し、その成果を行政施策に反映し社会に有効に役立てることを産学官連携の基本方針としている。 さらに交通安全環境研究所は、独立行政法人として交通技術行政の進め方やその仕組み等に詳しいことから、研究の成果を国施策へ反映する方策等の面で産学官連携の指導性を発揮することが可能である。国内外の大学、研究機関と協力しつつ、保有する試験設備や研究者の知見を活用しつつ、共同研究を実施した。中期目標期間中の共同研究累積件数においては、中期目標 90 件程度に対し、のべ 107 件に達し、４年目までの達成率は 118%となり、中期目標を達成した。 共同研究実施件数 年　度 ／ 共同研究実施件数 令和３年度 ／ 29 令和４年度 ／ 26 令和５年度 ／ 30 令和６年度 ／ 22 交通安全環境研究所が行う調査、研究のうち将来的に自動車、鉄道等の安全の確保、環境の保全及び燃料資源の有効な利用の確保に係る基準の策定等に資する検討課題を提案した。 研究成果を活用した施策提言に積極的に取り組む一方で、基準等の策定に資する検討会やワーキンググループ（WG）への参画等により、国土交通政策に関わる基準策定、施策立案支援等の業務に積極的に取り組み、研究成果の社会還元に努めることとした。研究成果から得た知見を活かし、専門家として、国土交通省や環境省等の検討会や WG に参画し、専門的知見を述べること等により、国土交通政策の立案・実施支援に貢献した。 中期目標期間中の基準の策定等に資する取り組みとして、調査・研究を 84 件、検討会や WG への参画を 47 件、合計 131 件に取り組んだ。中期目標 125 件に対して、４年目までの達成率は 104%となり、中期目標を達成した。	A 中期目標において設定した各数値目標の達成率が現時点でおおよそ 100％に達しており、令和７年度においても着実に目標を達成することにより、120%に達する見込み。 また、数値目標以外の項目についても、着実に業務を遂行している。 以上の理由により、中期目標の達成に向けて優れた実施状況にあるため、A評定と認められる。 ＜課題と対応＞ 令和７年度も着実に年度目標を達成する見込みである。	＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど	

	●　基準の策定等に資する調査、研究等の実施状況（モニタリング指標） ●　学会発表等の状況（モニタリング指標） ●　査読付き論文の発表状況（モニタリング指標）等 ③受託研究等の獲得 　自動車機構の設立目的に合致する行政及び民間からの受託研究、受託試験等の実施に努めること。 　これらの目標達成のため、具体的には、国等からの受託研究等を300 件程度実	策定等に資する調査、研究等を 125 件程度実施します。これらの調査、研究等によって得られた成果を広く社会に公表するために、国内外の学会等で一人平均 15 件程度発表します。このうち、査読付き論文を一人平均2.5件程度発表します。 ③受託研究等の獲得 　自動車機構の設立目的に合致する行政及び民間からの受託研究、受託試験等の実施に努めます。 　これらの目標達成のため、具体的には、国等からの受託研究等を300 件程度実		以下に、年度ごとの具体的な件名について示す。 基準の策定等に資する取り組み件数 | 年　度	基準の策定等に資する調査、研究件数	基準の策定等に資する検討会およびWG件数	合計件数
---	---	---	---
令和３年度	23	6	29
令和４年度	21	13	34
令和５年度	19	16	35
令和６年度	21	12	33	 令和３年度（29 件） 【基準の策定等に資する調査、研究課題】(23 件) ○令和３年度　大型車等の衝突被害軽減ブレーキの国際基準策定に関する調査・検討 ○令和３年度　電気自動車の安全性に関する検討・調査 ○歩行車頭部保護性能に係る調査及び衝突安全基準に関する海外動向調査 ○過失要件を基準とした自動運転車に求めるべき性能要件の定義に関する調査 ○令和３年度　交通弱者保護を目的とした傷害軽減に関する調査 ○令和３年度　車両の近接視界領域の確認方法に関する調査 ○自動車におけるサイバーセキュリティ評価方法等に関する調査 ○令和３年度　運転者が高速道路上で衝突の危険性が高い状況に遭遇した場合の運転行動に関する調査 ○新たなモビリティの性能調査 ○ペダル踏み間違い事故要因を踏まえた車両安全対策に関する調査 ○先進安全自動車（ASV)の開発・実用化・普及の促進に関する調査 ○実交通環境における習熟ドライバの認知反応時間に関する調査 ○令和３年度　ドライバが運転する車両の挙動分析に関する調査 ○産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業 ○自動車騒音に係る国際基準等の見直しのための調査 ○令和３年度　尿素 SCR システム搭載車の排出ガス性能評価調査請負業務 ○ディーゼル重量車の PN 測定法に関する調査 ○ディーゼル乗用車等の路上走行試験法に関する調査 ○次世代自動車 LCA 手法についての UNECE/ WP29 における国際調和活動の課題調査 ○令和３年度　加速走行騒音等実態調査業務 ○熱線反射・熱線吸収ガラス及び高効率エアコンの実燃費影響評価法に関する調査 ○鉄道における準天頂衛星等システム活用に関する調査検討			

	施すること。 ④知的財産権の活用と管理適正化 研究者の意欲向上を図るため、知的財産権の活用を図るとともに、その管理を適正に行うこと。 これらの目標達成のため、具体的には、特許等の産業財産権の出願を24件程度行うこと。	施します。 ④知的財産権の活用と管理適正化 研究者の意欲向上を図るため、知的財産権の活用を図るとともに、その管理を適正に行います。 これらの目標達成のため、具体的には、特許等の産業財産権の出願を24件程度行います。		○鉄道車両の外側磁界等に係る調査 【基準の策定等に資する検討会およびWG】（６件） ○ＤＭＶに関する技術評価検討会 ○鉄道における自動運転技術検討会 ○新幹線鉄道騒音の測定・評価及び対策に関する検討委員会 ○技術基準検討会 ○地方鉄道向け無線式列車制御システム技術評価検討会 ○在来鉄道騒音に係る評価方法等検討調査に関するワーキンググループ 令和４年度（34件） 【基準の策定等に資する調査、研究課題】（21件） ○電気自動車の安全性に関する検討・調査 ○先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進に関する調査 ○衝突時の歩行者及び乗員保護に係る検討・調査 ○大型車の車輪脱輪事故に係る実証実験（使用過程のホイール・ボルト、ナットの性能確認） ○運転者が分合流時に衝突の危険性が高い状況に遭遇した場合の運転行動に関する調査 ○特定小型原動機付自転車に備える識別点滅灯火のモニター調査 ○特定小型原動機付自転車の定格出力の計測方法に関する調査 ○ペダル踏み間違い時加速抑制装置の国際基準策定等に関する基礎調査 ○交通弱者保護のための近接視界確認方法及び傷害軽減に関する調査 ○自動車におけるサイバーセキュリティ評価方法に関する調査 ○シミュレーションを用いた台上試験機の同等性評価に関する調査 ○次世代自動車LCA手法の国際的な基準調和に向けた調査 ○産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業 ○ディーゼル重量車のPN測定法に関する調査 ○ディーゼル乗用車等の路上走行試験法に関する調査 ○自動車騒音に係る国際基準等の見直しのための調査 ○尿素SCRシステム搭載車の排出ガス性能評価調査業務 ○加速走行騒音実態調査 ○重量車のカーボンニュートラル（CN）化に関する調査検討調査 ○鉄道における準天頂衛星等システム活用に関する調査検討 ○鉄道車両の外側磁界等に係る調査 【基準の策定等に資する検討会およびWG】（13件） ○車両安全対策検討会 ○車両安全対策事故調査・分析検討会 ○自動運転の拡大に向けた調査検討委員会 ○自動運転車事故調査委員会			

				○自動運転車公道走行 WG ○自動車排出ガス単位及び総量算定検討会 〇環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業審査基準策定委員会 〇自動車排出ガス専門委員会作業委員会 〇中央環境審議会大気・騒音振動部会 〇令和４年度　鉄道貨物輸送における偏積対策に関する検討会 ○技術基準検討会 ○新幹線鉄道騒音の測定・評価及び対策に関する検討委員会 ○鉄道車輌材料の燃焼性試験に係る調査検討会 令和５年度（35 件） 【基準の策定等に資する調査、研究課題】（19 件） ○先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進に関する調査 ○令和５年度　電気自動車の安全性に関する検討・調査 ○令和５年度　衝突時の乗員保護に係る検討・調査 ○自動運転車に備える外向け HMI の要件に関する調査 ○シミュレーションにおける車両モデルの同等性に関する調査 ○令和５年度　ペダル踏み間違い時加速抑制装置等の国際基準策定等に関する調査 ○運転者が危険性の高い交通場面に遭遇した場合の危機回避能力に関する調査 ○令和５年度　尿素 SCR システム搭載車の排出ガス性能評価調査業務 ○重量電気自動車における UBE 測定法に関する調査 ○自動車騒音に係る国際基準等の見直しのための調査 ○自動車におけるサイバーセキュリティ評価方法等に関する調査 ○産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業 ○特定小型原動機付自転車の安全性確認手法策定に向けた調査 ○加速走行騒音実態調査業務 ○ディーゼル重量車の PN 測定法に関する調査 ○排出ガス・燃費不正に対応した厳格かつ合理的な認証審査手法等への見直しに向けた調査 ○ディーゼル乗用車等の路上走行試験法に関する調査 ○電気自動車等の最高出力の測定方法に関する調査 ○鉄道における準天頂衛星等システム活用に関する調査検討 【基準の策定等に資する検討会および WG】（16 件） 〇車両安全対策検討会 〇車両安全対策事故調査・分析検討会 ○令和５年度　自動車排出ガス原単位及び総量算定検討会 ○令和５年度　脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金（商用車の電動化促進事業（トラック））に係る審査委員会 ○令和５年度　脱炭素成長型経済構造移行推進対策費補助金　（商用車の電			

				動化促 〇自動車排出ガス専門委員会作業委員会 〇中央環境審議会大気・騒音振動部会 〇自動車燃費基準小委員会 〇令和５年度　環境省温室効果ガス排出量算定方法検討会運輸分科会 〇技術基準検討会 〇地方鉄道向け無線式列車制御システム技術評価検討会 〇鉄道分野における新技術の活用に関する懇談会 〇我が国の環境騒音に係るあり方に関する検討会 〇鉄道における自動運転の導入・普及に関する連絡会 〇鉄道車両における火災対策検討会 〇新幹線鉄道騒音の測定・評価及び対策に関する検討委員会 令和６年度（33 件） 【基準の策定等に資する調査、研究課題】（21 件） 〇先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進に関する調査 〇令和６年度　電気自動車の安全性に関する検討・調査 〇令和６年度　運転自動化技術に求められる走行安全性及び機能要件等に関する調査 〇令和６年度　自動車の安全性向上および傷害低減に関する調査 〇令和６年度　衝突時の乗員保護に係る検討・調査 〇令和６年度　ペダル踏み間違い時加速抑制装置等の国際基準策定等に関する調査 〇自動運転車に備える外向け HMI の要件に関する調査 〇令和６年度　多様な乗車姿勢における 安全性の検討・調査 〇自動車騒音に係る国際基準等の見直しのための調査 〇次世代自動車 LCA 手法の国際調和に向けた調査 〇電気自動車の充電ポート通信におけるサイバーセキュリティ評価方法等に関する調査 〇ディーゼル乗用車等の路上走行試験法に関する調査 〇電気自動車等の最高出力の測定方法に関する調査 〇重量電気自動車における一充電走行距離に関する調査 〇ディーゼル重量車の排出ガス測定法に関する調査 〇脱炭素に向けた産学官連携による次世代大型車両開発促進事業 〇令和６年度　尿素 SCR システム搭載車の排出ガス性能評価調査委託業務 〇令和６年度　加速走行騒音等実態調査業務 〇令和６年度　交換用マフラー騒音実態調査業務 〇ICT を活用した次世代運行管理手法に関する調査 〇エタノール混合ガソリンの排出ガス影響に関する調査 【基準の策定等に資する検討会および WG】（12 件） 〇車両安全対策事故調査・分析検討会			

○車両安全対策検討会
○鉄道分野の燃焼性企画に関する火災対策検討会（7/3）
○鉄道分野の燃焼性企画に関する火災対策検討会（7/5）
○動力車操縦者運転免許制度のあり方に関する調査検討会
○我が国の環境騒音に係るあり方に関する検討会
○地域鉄道等における自動運転の導入を目指した列車制御システムに関する調査検討会
○地方鉄道向け無線式列車制御システム技術評価検討会
○技術基準検討会　等
○新幹線鉄道騒音の測定・評価及び対策に関する検討委員会
○路面電車の速度向上に係る検討会
○青函共用走行区間技術検討WG

これらの研究成果の普及、活用促進を図り、広く科学技術に関する活動に貢献するため、国内外での学会発表、論文誌への投稿、専門誌への寄稿、関係団体での講演等において以下のとおり取り組んだ。以下に、具体的件数について示す。

国内外の学会等での発表件数

年　度	国内外の学会等での発表件数	うち査読付き論文件数
令和３年度	118 （一人平均3.93件）	21 （一人平均0.70件）
令和４年度	107 （一人平均3.68件）	28 （一人平均0.96件）
令和５年度	156 （一人平均4.87件）	27 （一人平均0.84件）
令和６年度	131 （一人平均3.74件）	26 （一人平均0.74件）

③受託研究等の獲得
自動車・鉄道分野における安全・環境問題を担当する公正・中立な法人として、要員不足の問題を抱えつつも、国が行政上緊急に必要とする業務は確実に実施して答えを出すのが使命と認識している。行政を支援するため、国土交通省、環境省等から委託業務を受託し、安全・環境行政に係る政策方針の決定や安全・環境基準の策定等の施策推進に直接的に貢献することとしている。
民間受託については、これまでに培われた交通安全環境研究所の技術知見や所有する施設・設備を活用し、各種行政施策への活用のみならず、国民への貢献、技術の波及効果といった観点から、当機構の設立目的に合致するも

のについては積極的に獲得するものとしている。
　限られたリソースを適切に活用するため、受託研究の受諾可否を研究企画会議にて事前に検討する仕組みを構築し、これにより課題実施の妥当性、予算・人員の最適化を計っている。また、業務の効率化を図るため、受託業務を、研究者の専門性に基づく判断力を必要とする非定型業務と定型的試験調査業務（実験準備、機器操作、データ整理等）とに分け、後者は、可能な限り外部の人材リソース（派遣等）を活用するなどして、研究者が受託業務を効率的に進捗管理できるよう受託案件毎に、チーム長を責任者とする研究チーム制を採用している。行政、民間等外部からの研究、試験の受託に努め、第２期中期４年間の合計で 362 件の受託研究、試験を実施した。
　以下に、年度ごとの具体的な件名について示す。

行政及び民間からの受託研究件数

年　度	国等からの受託研究	民間からの受託研究
令和３年度	25	79
令和４年度	24	66
令和５年度	23	66
令和６年度	24	55

令和３年度（104 件）
　【国等からの受託研究】(25 件)
- 電気自動車の安全性に関する検討・調査
- 歩行者頭部保護性能に係る調査及び衝突安全基準に関する海外動向調査
- 令和３年度　大型車等の衝突被害軽減ブレーキの国際基準策定等に関する検討・調査
- 交通弱者保護を目的とした傷害軽減に係わる調査研究
- 令和３年度　過失要件を基準とした自動運転車に求めるべき性能要件の定義に関する調査
- 車両の近接視界領域の確認方法に関する調査
- 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進に関する調査
- 令和３年度　自動車におけるサイバーセキュリティ評価方法等に関する調査
- 運転者が高速道路上で衝突の危険性が高い状況に遭遇した場合の運転行動に関する調査
- 令和３年度　電動キックボードの調査
- ペダル踏み間違い事故要因を踏まえた車両安全対策に関する調査
- 令和３年度　ドライバが運転する車両の挙動分析に関する調査
- 産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業（業務委託）
- 自動車騒音に係る国際基準等の見直しのための調査
- 令和３年度　尿素 SCR システム搭載車の排出ガス性能評価調査請負業務

				➢ ディーゼル重量車の PN 測定法に関する調査 ➢ ディーゼル乗用車等の路上走行試験法に関する調査 ➢ 令和３年度　加速走行騒音等実態調査業務 ➢ 熱線反射・熱線吸収ガラス及び高効率エアコンの実燃費影響評価法に関する調査 ➢ 自動車の不具合情報に関する統計・分析調査業務 ➢ 自動車メーカーから報告のあった自動車の構造・装置に起因した事故・火災情報等、ユーザーから寄せられた不具合情報等に関する分析調査 ➢ リコール届出の統計分析調査 ➢ 令和３年度　ブレーキホールドの注意喚起に係る調査業務 ➢ 鉄道における準天頂衛星等システム活用に関する調査検討 ➢ 令和３年度　鉄道車両の外側磁界等に係る調査 【民間からの受託研究】(79 件) ➢ 実交通環境における習熟ドライバの認知反応時間に関する調査 ➢ 「災害時の電力供給支援に資する電気自動車等の電源品質確保等に関する調査」における電源品質等の調査 ➢ 令和３年度　マフラー騒音シミュレーションソフトウェアの実用化業務補助業務 ➢ 令和３年度　「次世代自動車 LCA 手法の国際的な基準調和に向けた準備調査」 ➢ 列車検知装置のサーベイランス（２件） ➢ 無線列車制御システムの認証審査 ➢ 無線 ATC システムの規格適合性評価 ➢ 列車情報管理システムのサーベイランス ➢ LRT 信号システムの規格適合性評価 ➢ 列車統合管理装置の認証審査 ➢ 列車制御システム車上装置のサーベイランス ➢ 列車情報管理システムのサーベイランス ➢ LRT 信号システムの規格適合性評価 ➢ 無線列車制御システムに関する特別調査 ➢ 電子連動装置のサーベイランス ➢ 電子連動装置の認証審査（２件） ➢ 列車情報管理システム に関する特別調査 ➢ 自動車の先進安全技術の性能評価規程に基づく衝突被害軽減制動制御装置性能評価試験（22 件） ➢ ペダル踏み間違い急発進抑制装置性能評価試験（29 件）台車試験設備を用いた車輪の摩耗に関する試験 ➢ 自動運転システム安全性評価の業務支援 ➢ 海外向け電子連動装置の設計安全性評価（３件） ➢ 外国新交通向け信号システムの路線延伸に伴う設計安全性評価			

				➢ 回送車両脱線事故原因調査に関する技術指導 ➢ 外国新交通向け信号システムの路線延伸に伴う設計安全性評価 ➢ 索道用低騒音ロープの曲げ疲労試験 令和４年度（90 件） 【国等からの受託研究】(24 件) ➢ 次世代自動車 LCA 手法の国際的な基準調和に向けた準備調査 ➢ 尿素 SCR システム搭載車の排出ガス性能評価調査 ➢ 産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業 ➢ ディーゼル重量車の PN 測定法に関する調査 ➢ 自動車騒音に係る国際基準等の見直しのための調査 ➢ ディーゼル乗用車等の路上走行試験法に関する調査 ➢ 加速走行騒音等実態調査業務 ➢ 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進に関する調査 ➢ 衝突時の歩行者及び乗員保護に係る検討・調査 ➢ 電気自動車の安全性に関する検討・調査 ➢ 大型車の車輪脱落事故に係る実証実験（使用過程のホイール・ボルト、ナットの性能確認） ➢ 運転者が分合流時に衝突の危険性が高い状況に遭遇した場合の運転行動に関する調査 ➢ 特定小型原動機付自転車に備える識別点滅灯火のモニター調査 ➢ 自動車におけるサイバーセキュリティ評価方法等に関する調査 ➢ シミュレーションを用いた台上試験機の同等性評価に関する調査 ➢ 交通弱者保護のための近接視界確認方法及び傷害軽減に関する調査 ➢ ペダル踏み間違い時加速抑制装置の国際基準策定等に関する基礎調査 ➢ 特定小型原動機付自転車の定格出力の計測方法に関する調査 ➢ 危険事象の認識能力に関する調査 ➢ 鉄道における準天頂衛星等システム活用に関する調査検討 ➢ 鉄道車両の外側磁界等に係る調査 ➢ 自動車の不具合情報に関する統計・分析調査業務 ➢ 電動自動車等の運転時の注意点及びペダル踏み間違い時加速抑制装置の注意喚起に係る調査業務 ➢ リコール届出の分析調査 【民間からの受託研究】(66 件) ➢ マフラー騒音シミュレーションソフトウェアを用いたマフラー評価のための補助業務 ➢ 霧室受験の操作指導等（２件） ➢ 自動運転（レベル４）の法規要件の策定調査 ➢ 信号灯路面描画ランプの有効性に関する研究 ➢ 単線自動循環式特殊索道用握索装置試験			

				➢ 車両検査周期延伸に係る技術指導 ➢ 自動運転システム安全性評価の業務支援 ➢ 鉄道車両製品品質マネジメントの管理策調査研究 ➢ 国内向け自動運転システムの設計安全性評価 ➢ LRT 車両走行試験結果評価等業務 ➢ 単線固定循環式普通索道用握索装置試験 ➢ 空港向け APM 用信号システムの更新に関する設計安全性評価 ➢ 電子連動装置の規格適合性評価 ➢ 電子連動装置に関する特別調査 ➢ 車両制御装置の規格適合性評価 ➢ 無線 ATC システムの規格適合性評価 ➢ 無線列車制御システム地上装置の規格適合性評価 ➢ LRT 信号システム車上装置の規格適合性評価 ➢ 可動ステップの認証審査 ➢ 可動式ホーム柵の認証審査 ➢ 電子連動装置等の規格適合性評価 ➢ 電子連動装置の認証審査 ➢ 列車情報管理システムの規格適合性評価 ➢ 自動ブレーキ評価制度（15 件） ➢ ペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度（27 件） 令和５年度（89 件） 【国等からの受託研究】(23 件) ➢ 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進に関する調査 ➢ 電気自動車の安全性に関する検討・調査 ➢ 重量電気自動車における UBE 測定法に関する調査 ➢ 衝突時の乗員保護に係る検討・調査 ➢ 特定小型原動機付自転車の安全性確認手法策定に向けた調査 ➢ 自動運転車に備える外向け HMI の要件に関する調査 ➢ 令和５年度　シミュレーションにおける車両モデルの同等性に関する調査 ➢ ドライバの視界確保と安全性向上に関する調査 ➢ 令和５年度　ペダル踏み間違い時加速抑制装置等の国際基準策定等に関する調査 ➢ 運転車が危険性の高い交通場面に遭遇した場合の危険回避能力に関する調査 ➢ 次世代自動車 LCA 手法の国際調和に向けた調査 ➢ 令和５年度　尿素 SCR システム搭載車の排出ガス性能評価調査業務 ➢ 自動車騒音に係る国際基準等の見直しのための調査 ➢ 自動車におけるサイバーセキュリティ評価方法等に関する調査 ➢ 産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業			

				➢ 令和５年度　加速走行騒音実態調査業務 ➢ ディーゼル重量車の PN 測定法に関する調査 ➢ 排出ガス・燃費不正に対応した厳格かつ合理的な認証審査手法等への見直しにむけた調査 ➢ ディーゼル乗用車等の路上走行試験法に関する調査 ➢ 電気自動車等の最高出力の測定方法に関する調査 ➢ 自動車の不具合情報に関する統計・分析調査業務 ➢ 令和５年度　電動自動車の走行用バッテリの特性や取扱いに係る理解促進の調査業務 ➢ 鉄道における準天頂衛星等システム活用に関する調査検討 【民間からの受託研究】(66 件) ➢ 列車検知装置のサーベイランス ➢ 変電所監視制御システム中央装置の規格適合性評価 ➢ 無線列車制御システムの認証審査 ➢ 新方式速度センサの安全性に関する技術指導 ➢ 単線自動循環式普通索道用握索装置試験（２件） ➢ 電子連動装置に関する特別調査 ➢ 車両制御装置の規格適合性評価（２件） ➢ 自動運転システム安全性評価の業務支援 ➢ 無線列車制御システムに関する特別調査 ➢ 令和５年度　マフラー騒音シミュレーションソフトウェアを用いたマフラー評価業務のための補助業務 ➢ 踏切保安設備更新計画に関する技術指導 ➢ プラットホームスクリーンドアの認証審査 ➢ 列車情報管理システムの認証審査（２件） ➢ 新交通システムにおけるトンネル内火災の可能性及びその対策に関する技術指導 ➢ 高齢化社会における灯火に係る基準のあり方に関する調査 ➢ 自動運転車が備える外向け HMI の社会受容性に関する調査 ➢ 新型車両導入に関する技術指導 ➢ 鉄道分野への SBAS の利活用に関する調査 ➢ 鉄道車両製品品質マネジメントシステム審査・認証基準作成にかかる調査研究 ➢ LRT 車両等安全性検討支援業務 ➢ 電子連動装置のサーベイランス ➢ 電子連動装置等に関する特別調査 ➢ 列車情報管理システムの認証審査の認証書発行（２件） ➢ LRT 信号システムの規格適合性評価（２件） ➢ 電子連動装置の規格適合性評価 ➢ 無線列車制御システム車上装置の規格適合性評価			

				➢ 鉄道車両製品品質マネジメントの管理策調査研究 ➢ グリーンイノベーション基金事業/スマートモビリティ社会の構築/商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の本格普及時における社会全体最適を目指したシミュレーションシステム構築に関する研究開発/電気自動車・燃料電池車の導入に向けたエネルギーマネジメントと車両運行管理を最適化するシミュレーションシステムの構築 ➢ LRT 車両走行試験結果評価業務（２件） ➢ 可動式ホーム柵の認証審査 ➢ 可動ステップの認証審査 ➢ LRT 信号システム車上装置の規格適合性評価 ➢ 電子連動装置の認証審査 ➢ 外国新交通向け信号システムの路線延伸に伴う安全性評価（５件） ➢ 空港向け APM 増車事業に係る信号設備の設計安全性評価 ➢ 空港向け APM 用信号システムの更新に関する設計安全性評価 ➢ 国内向け自動運転システムの設計安全性評価 ➢ 自動ブレーキ評価制度（３件） ➢ ペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度（16 件） 令和６年度（79 件） 【国等からの受託研究】(24 件) ➢ 自動車騒音に係る国際基準等の見直しのための調査 ➢ 次世代自動車 LCA 手法の国際調和に向けた調査 ➢ ディーゼル乗用車等の路上走行試験法に関する調査 ➢ 令和６年度　電気自動車の充電ポート通信におけるサイバーセキュリティ評価方法等に関する調査 ➢ 電気自動車等の最高出力の測定方法に関する調査 ➢ 重量電気自動車における一充電走行距離に関する調査 ➢ ディーゼル重量車の排出ガス測定法に関する調査 ➢ 脱炭素に向けた産学官連携による次世代大型車両開発促進事業 ➢ 令和６年度　尿素 SCR システム搭載車の排出ガス性能評価調査委託業務 ➢ 令和６年度　加速走行騒音実態調査業務 ➢ 令和６年度　交換用マフラー騒音実態調査業務 ➢ ICT を活用した次世代運行管理手法に関する調査 ➢ エタノール混合ガソリンの排出ガス影響に関する調査 ➢ 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進に関する調査 ➢ 令和６年度　電気自動車の安全性に関する検討・調査 ➢ 令和６年度　運転自動化技術に求められる走行安全性及び機能要件等に関する調査 ➢ 令和６年度　自動車の安全性向上および傷害低減に関する調査 ➢ 令和６年度　衝突時の乗員保護に係る検討・調査 ➢ 令和６年度ペダル踏み間違い時加速抑制装置等の国際基準策定等に関す			

				る調査 ➢ 自動運転車に備える外向け HMI の要件に関する調査 ➢ 令和６年度　多様な乗車姿勢における 安全性の検討・調査 ➢ 出会頭事故に対する協調型支援の DS 効果検証用 DS シナリオ作成業務 ➢ 自動車の不具合情報に関する統計・分析調査業務 ➢ 令和６年度　自動車の運転支援システムの特性や車両挙動に係る理解促進の調査業務音規制国際基準等の見直しのための海外動向調査 【民間からの受託研究】(55 件) ➢ SBIR 事業における「安全性評価の枠組みづくり」 ➢ EDR データ等の利活用に向けたデータ分解析及び評価方法の検討に関するサポート業務 ➢ バーチャル評価環境による自動運転外向け HMI に関する調査 ➢ マカオ LRT 信号システム SPV/HQ 延伸に伴う設計安全性評価性 ➢ グリーンイノベーション基金事業/スマートモビリティ社会の構築/商用利用される電気自動車・燃料電池自動車の本格普及時における社会全体最適を目指したシミュレーションシステム構築に関する研究開発/電気自動車・燃料電池車の導入に向けたエネルギーマネジメントと車両運行管理を最適化するシミュレーションシステムの構築 ➢ ATS-PN を活用した GoA2.5 自動運転システムの設計安全性評価 ➢ 仁川空港 IAT 増車事業に係る信号設備の設計安全性評価 ➢ マカオ LRT(新交通)信号システムの SPV/HQ 延伸に伴う安全性評価 ➢ ISO22163 鉄道品質マネジメントシステム審査・認証基準作成にかかる調査研究 ➢ マカオ LRT（新交通）信号システムの SPV/HQ 延伸に伴う設計安全性評価（英訳版） ➢ 索道用ロープの曲げ疲労試験 ➢ 単線固定交走式普通索道用握索装置試験（ADDN-165） ➢ 軌道施設等の維持管理手法検討支援業務 ➢ マカオ LRT(新交通)信号システムの SPV/HQ 延伸に伴う安全性評価（英訳版） ➢ Orlando 国際空港 A2B4 APM 向け信号システムに関する設計安全性評価 ➢ 路面電車向けドアシステムの設計安全性評価 ➢ 電気式気動車の主回路システムの設計安全性評価 ➢ キハ 100 系車両の性能試験にかかわる技術指導 ➢ 索道に使用するワイヤロープの試験（ADDN-166） ➢ 単線自動循環式特殊索道用握索装置試験（型式：2024L-2339） ➢ 単線自動循環式特殊索道用握索装置試験（認識番号：cmecj250407） ➢ マカオ LRT(新交通)信号システム East Line 延伸に伴う設計安全性評価 ➢ ＬＲＴ信号システム 規格適合性評価（２件） ➢ 車上装置用ソフトウェア　規格適合性評価		

- 無線式列車制御システム　サイバーセキュリティ評価
- 電子連動装置　規格適合性認証審査
- 車上装置　規格適合性認証（２件）
- 無線列車制御システム　評価（特別調査）
- 電子連動装置　評価（特別調査）
- 変電所監視制御システム　規格適合性評価
- 電子連動装置　規格適合性認証
- 列車衝突防止システム　規格適合性認証審査（２件）
- 電子連動装置 報告書の英文翻訳
- 無人運転車両システム　セキュリティ評価
- LRT 用車上システム　規格適合性評価
- 車上装置　Software 更新に係る評価（特別調査）
- 信号保安システム　規格適合性評価
- AGT 用車上装置ソフトウェア　規格適合性評価（３件）
- プラットホームドア規格適合性認証審査（３件）ペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度（９件）

④知的財産権の活用と管理適正化

交通安全環境研究所の研究業務の過程で生み出された新技術・新手法・専用プログラムなどについては積極的に知的財産権を獲得する方針を取っている。ただし、交通安全環境研究所の知財戦略は、将来の特許料収入を確保することが主たる目的ではなく、国が技術基準を定める際に関連する事項（試験技術や計測方法など）が第三者の保有する特許に抵触する場合には、法に基づく強制規格として国が採用できなくなることから、そうした事態を避ける観点から交通安全環境研究所が開発した技術等の知的財産については、公的用途として使えるようにするための、いわば防衛的な目的での獲得を主としている。

知的財産の創出から取得・管理までの基本的な考え方を明確化するため、知的財産ポリシーを制定し、職務発明等に関する運用の明確化を図り、当該事務の適正化を実施している。知的財産権に繋がる職務発明に関しては、交通安全環境研究所内に設置されている研究企画会議にて当機構の目的に沿った職務発明であることを確認した上で、知的財産化を行うこととした。

以下に、年度ごとの産業財産権（特許権）の出願件数について示す。

産業財産権（特許権）の出願件数

年　度	産業財産権（特許権）の出願件数
令和３年度	8
令和４年度	6
令和５年度	6
令和６年度	5

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－１　中期目標管理法人　年度評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．２．（２）①	新技術や社会的要請に対応した行政への支援 自動車の審査業務の高度化 型式認証における基準適合性審査等						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	23,035	27,922	28,236	30,703	
決算額（百万円）	21,034	27,527	27,127	29,113	
経常費用（百万円）	15,448	17,766	21,809	25,230	
経常利益（百万円）	4,871	10,653	6,312	3,116	
行政コスト（百万円）	18,717	20,990	24,579	27,892	
従事人員数	1,032	1,043	1,057	1,073	

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	（見込評価）	（期間実績評価）
進展する自動車技術や型式認証に係る新たな国際相互承認制度に対応するとともに、我が国技術の国際標準の獲得を目指す国土交通省を支援するため、専門家会議への参加や諸外国の関係機関との連携	進展する自動車技術や型式認証に係る新たな国際相互承認制度に対応するとともに、我が国技術の国際標準の獲得を目指す国土交通省を支援するため、専門家会議等への参加や諸外国の関係機関との連	＜主な定量的指標＞ 特になし。 ＜その他の指標＞ 特になし。 ＜評価の視点＞ 計画通り着実に実行できているか。	＜主要な業務実績＞ 自動車の新技術や型式認証に係る新たな国際枠組みへの確実な対応、新たな審査内容への対応に向けた知識及び技能の習得を目的とした。 【実績】 ・国際連合欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）傘下の専門家会議及び分科会の国際会議に出席し、これらの会議において、実際に審査を行う自動車認証審査機関の立場から基準や試験方法を提案するとともに関係者と意見交換を行った。灯火の審査に精通している自動車認証審査部職員が、灯火器に関する専門家会議の傘下の駐車状態のおける灯火器のふるまいを議論する会議体である Task force-Lamps	＜評定と根拠＞ Ａ 自動車基準調和世界フォーラム傘下の専門家会議等の灯火の審査に精通している自動車認証審査部職員が Task force-Lamps Under Parked Conditions（※）の共同議長に選出される等、国際基準策定に貢献した。 また、外国関係機関と	評定　－ ＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど	評定　－

	等により、国際相互承認制度の進展等に貢献しつつ、新たな審査内容への対応に向けた知識及び技能の習得を図ること。	携等により、国際相互承認制度の進展等に貢献しつつ、新たな審査内容への対応に向けた知識及び技能の習得を図ります。		Under Parked Conditions の共同議長に選出された ➢ サイバーセキュリティ基準（UN-R155）に関して、自動運転専門家会議（GRVA）の事務局と共同でワークショップを主催し、各国当局と審査上の課題についての議論を行った。 ・アジアでの国際相互承認制度の進展等に貢献するため、６ヵ国に対し、試験及び審査方法に関する講義や実地研修を 17 回行った。 ➢ マレーシア、インドネシア、ベトナム、ラオス等で実施された各種会議に参加し、日本国内での認証試験手順、審査方法、認証機関の役割について講義を行った ➢ 日本政府が支援して建設中のインドネシア・ブカシ自動車認証試験場に関連して、その運営体制の支援を行うため、インドネシア運輸省（MOT）及びインドネシア自動車認証所（VTCC）の職員に対し、速度計、騒音防止装置等の基準における審査方法についての実地研修を行い、 ソフト及びハード一体となった支援に貢献した。 ・国新たな審査内容への対応に向けた知識・技能の習得に向け、 オランダ運輸局（RDW）、中国自動車技術研究センター（CATARC）など外部認証機関との間で試験法や法規解釈等に関する意見交換を行った。 【成果】 ・自動車基準調和世界フォーラム傘下の専門家会議等へ参加し、国際基準策定に貢献した。 ・東南アジア諸国における自動車認証審査レベルの向上に貢献した。	の連携し、東南アジア諸国の自動車型式認証制度の向上を支援した。その内、日本政府が支援して建設中のインドネシア・ブカシ自動車認証試験場に関連して、その運営体制の支援を行うため、ソフト・ハード一体となった支援に貢献した。 以上の理由から、中期目標以上の成果を達成しており、Ａ評定と認められる。 ＜課題と対応＞ 令和７年度も着実に年度目標を達成する見込みである。		

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－１　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．２．（２）②	新技術や社会的要請に対応した行政への支援 自動車の審査業務の高度化 検査における基準適合性審査						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度	重要度：高	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

① 主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	23,035	27,922	28,236	30,703	
決算額（百万円）	21,034	27,527	27,127	29,113	
経常費用（百万円）	15,448	17,766	21,809	25,230	
経常利益（百万円）	4,871	10,653	6,312	3,116	
行政コスト（百万円）	18,717	20,990	24,579	27,892	
従事人員数	1,032	1,043	1,057	1,073	

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	（見込評価）	（期間実績評価）
進展する自動車技術に対応するため、審査事務規程の改訂や検査業務の実施方法の高度化を図ること。 特に、自動車技術の電子化及び高度化の急速な進展に対応するため、改正法に基づき、自動	進展する自動車技術に対応するため、審査事務規程の改訂や検査業務の実施方法の高度化を図ります。 特に、自動車技術の電子化及び高度化の急速な進展に対応するため、改正法に基づき、OBD 検	＜主な定量的指標＞ 特になし。 ＜その他の指標＞ 特になし。 ＜評価の視点＞ 計画通り着実に実行できているか。	＜主要な業務実績＞ 今中期計画期間中は審査事務規程の改正を 19 回実施し、このうち新たな自動車技術に対応するため 13 回改正を行った。 また、構造変更等検査など他管轄事務所での審査結果通知発行を防止するための機能や審査機器の湿潤時設定を明確化するなど審査業務における利便性の向上のために自動車審査高度化施設の更なる改修を行った。 各自動車製作者から提出された技術情報について、令和３年 10 月より OBD 検査用サーバでの管理を開始した。その後、令和５年４月に特定ＤＴＣ照会アプリや利用者管理システムといった整備事業者が OBD 検査システムを利用するためのシステムをリリースし、令和５年 10 月から令和６年９月までプレ運用を実施した。プレ運	＜評定と根拠＞ Ａ OBD 検査プレ運用により明らかとなった課題及び関係者からの要望等について、OBD 検査システムの改修や制度周知等の対応を進め、令和６年 10 月より国産車の OBD 検査による合否判定を開始し、円滑に運用を進めた。	評定　－ ＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど	評定　－

	車の電子的な検査（以下「OBD検査」という。）に必要な技術情報を自動車機構が一元的に管理することとされ、国土交通省が設置する「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」最終とりまとめ（平成31年３月）において、OBD検査の対象及び開始時期が決定されたことを踏まえ、令和３年９月までに初期のシステム構築を行い、同年10月より検査対象車両に関する技術情報の管理を開始すること。また、職員への研修や自動車整備事業者等に対する検査手法の周知・技術的支援、当該事業者等を含めたプレ運用を実施したうえで、令和６年10月よりOBD検査による合否判定を開始すること。 　また、自動車	査に必要な技術情報を自動車機構が一元的に管理することとされ、国土交通省が設置する「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」最終とりまとめ（平成31年３月）において、OBD検査の対象及び開始時期が決定されました。これらを踏まえ、令和３年９月までに初期のシステム構築を行い、同年10月より検査対象車両に関する技術情報の管理を開始します。また、職員への研修や自動車整備事業者等に対する検査手法の周知・技術的支援、当該事業者等を含めたプレ運用を実施したうえで、令和６年10月よりOBD検査による合否判定を開始します。 　また、自動車		用において整備事業者や検査場から出た課題及び要望に対応した後、令和６年10月から国産車に対するOBD検査による合否判定を開始した。その後も、引き続き、輸入車独自の課題の洗い出し及び対応等を行い、令和７年10月に輸入車に対してもOBD検査による合否判定を開始する。 　また、OBD検査を行う上で必要となる車両情報について、国の自動車登録検査業務電子情報処理システム（MOTAS）とOBD検査サーバで連携を行い取得しているところ、機構のオンライン届出システムや軽自動車検査協会のシステムとも連携が可能となるよう、前述の複数システムの仲介をなす車両情報連携システムの構築を令和６年７月より開始した。 　さらに、国際自動車検査委員会（ＣＩＴＡ）の国際会議等において、我が国のOBD検査制度及び検査実績に関する発表の支援を行うとともに課題の共有を行った。	さらに、令和７年10月よりOBD検査による合否判定を開始する輸入車独自の課題を洗い出し、課題への対応を進めた。 　以上の理由から、所期の目標以上の成果を達成しており、Ａ評定と認められる。 ＜課題と対応＞ 　令和７年度も着実に年度目標を達成する見込みである。		

	機構が道路運送車両法に基づいて管理する技術情報について、自動車整備事業者におけるOBD検査に係る情報の適切な入力・提出を確保するために自動車整備事業者におけるOBD検査の運用状況を調査するとともに、当該調査結果も踏まえた当該技術情報の不正利用の防止対策を検討するなど、技術情報の適正な管理・提供を確保すること。 　さらに、我が国のOBD検査制度について、車両から読み出す情報の拡充など、国土交通省が行う検査の高度化の検討を支援するとともに、国際自動車検査委員会（CITA）その他の国際会議等において普及活動を行うとともに、アジア・オセアニア等我が国の自動車メーカーが生産・販売した車両が	機構が道路運送車両法に基づいて管理する技術情報について、自動車整備事業者におけるOBD検査に係る情報の適切な入力・提出を確保するために自動車整備事業者におけるOBD検査の運用状況を調査するとともに、当該調査結果も踏まえた当該技術情報の不正利用の防止対策を検討するなど、技術情報の適正な管理・提供を確保します。 　さらに、我が国のOBD検査制度について、車両から読み出す情報の拡充など、国土交通省が行う検査の高度化の検討を支援するとともに、国際自動車検査委員会（CITA）その他の国際会議等において普及活動を行うとともに、アジア・オセアニア等我が国の自動車メーカーが生産・販売した車両が					

	普及している地域の検査機関等に対するOBD検査等に係る技術的協力の可能性を検討するなど、検査の海外展開推進の支援に努めること。 【重要度：高】 改正法を受けて新たに実施するOBD検査に必要な技術情報の管理に係る事務をはじめ、自動車技術の電子化及び急速な進展に対応するための検査の高度化は、自動車機構の目的に照らして最も重要な取組みである。	普及している地域の検査機関等に対するOBD検査等に係る技術的協力の可能性を検討するなど、検査の海外展開推進の支援に努めます。 【重要度：高】 改正法を受けて新たに実施するOBD検査に必要な技術情報の管理に係る事務をはじめ、自動車技術の電子化及び急速な進展に対応するための検査の高度化は、自動車機構の目的に照らして最も重要な取組みである。					

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－１　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．２．（３）	新技術や社会的要請に対応した行政への支援 自動車のリコール技術検証業務の高度化						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
車両不具合の有無等の詳細検討	年間 50 件程度	－	69 件	65 件	57 件	52 件	
検証実験の実施	年間 10 件程度	－	11 件	10 件	11 件	12 件	

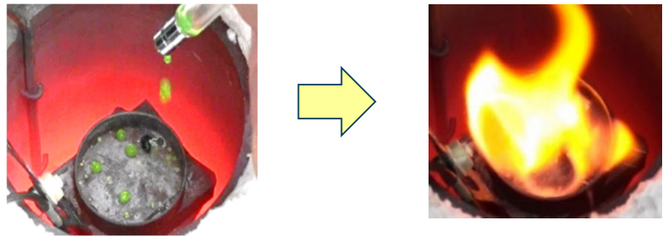
②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	23,035	27,922	28,236	30,703	
決算額（百万円）	21,034	27,527	27,127	29,113	
経常費用（百万円）	15,448	17,766	21,809	25,230	
経常利益（百万円）	4,871	10,653	6,312	3,116	
行政コスト（百万円）	18,717	20,990	24,579	27,892	
従事人員数	1,032	1,043	1,057	1,073	

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	（見込評価）	（期間実績評価）
自動運転システム技術の日進月歩での進展、燃費や排出ガス性能の向上等、今後も自動車技術の著しい発展が見込まれることから、これらの高度化・複雑化する自動車の新技術や不具	自動運転システム技術の日進月歩での進展、燃費や排出ガス性能の向上等、今後も自動車技術の著しい発展が見込まれることから、これらの高度化・複雑化する自動車の新技術や不具	＜主な定量的指標＞ ・車両不具合の有無等の詳細検討 ・検証実験の実施 ＜その他の指標＞ 特になし。 ＜評価の視点＞ 計画通り着実に実行できているか。	＜主要な業務実績＞ 自動車技術の著しい発展による新技術や不具合に対応するため、より専門性を有する職員の確保、育成や外部機関との連携による体制の強化を図る。 （ⅰ）技術検証官は自動車の設計・開発に関する高度な知識を必要とするため、自動車の新技術などの講演会へ出席し技術レベルの向上を図った。 （ⅱ）先進自動車を含む自動車の事故・火災事例を踏まえた車両の不具合の有無等の詳細検討において、専門の知識を持った検証官による検討を、第２期中期期間の４年目までに 243 件（97%達成）実施することにより、職員の育成を行った	＜評定と根拠＞ B 業務実績のとおり着実な実施状況にあると認められる。 ＜課題と対応＞ 中期計画に対し未達成の課題は、令和７年度に達成見込みである。	評定　－ ＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど	評定　－

	合に対応するため、より高い専門性を有する職員の確保・育成や、外部機関との連携等、業務体制の強化を図ること。 これらの目標達成のために具体的には、担当職員による会議において先進安全自動車を含む自動車の事故・火災事例を踏まえた車両不具合の有無等の詳細検討を 250 件程度実施することにより、車両不具合の有無等の分析を進めるとともに職員の育成を行い、併せて技術検証において、自動車メーカーの報告内容を確認するとともに、将来の技術検証に活用するための知見を蓄積することを目的とし、検証実験を 50 件程度行うことに努め、また、海外事務所等も利用しつつ、諸外国のリコール関連情報	合に対応するため、より高い専門性を有する職員の確保・育成や、外部機関との連携等、業務体制の強化を図ります。 これらの目標達成のために具体的には、担当職員による会議において先進安全自動車を含む自動車の事故・火災事例を踏まえた車両不具合の有無等の詳細検討を 250 件程度実施することにより、車両不具合の有無等の分析を進めるとともに職員の育成を行い、併せて技術検証において、自動車メーカーの報告内容を確認するとともに、将来の技術検証に活用するための知見を蓄積することを目的とし、検証実験を 50 件程度行うことに努め、また、海外事務所等も利用しつつ、諸外国のリコール関連情報		事故・火災車両の調査件数 <table><tr><td>年　度</td><td>調査件数（件）</td></tr><tr><td>令和３年度</td><td>69</td></tr><tr><td>令和４年度</td><td>65</td></tr><tr><td>令和５年度</td><td>57</td></tr><tr><td>令和６年度</td><td>52</td></tr></table> （ⅲ）技術検証において、自動車メーカーからの報告内容を確認するとともに、将来の技術検証に活用するための知見を蓄積する検証実験を行った。第２期中期期間の４年目までに 44 件（88%達成）の検証実験を行った。 　また、事故・火災事例や検証実験については、部内の職員により構成される会議や国土交通省との連携会議において検討するとともに、情報共有に努めた。 検証実験テーマ数 <table><tr><td>年度</td><td>検証実験テーマ数</td></tr><tr><td>令和３年度</td><td>11</td></tr><tr><td>令和４年度</td><td>10</td></tr><tr><td>令和５年度</td><td>11</td></tr><tr><td>令和６年度</td><td>12</td></tr></table> (a)　先進安全技術の特性を把握する実験 　自動車ユーザーから国土交通省に運転支援システムに関する不具合等の情報が数多く寄せられている。その中には、装置の不要作動なども含まれている。このため、運転支援システムの車種による特性の違いを把握する実験を行い、将来の技術検証に活用するための知見の蓄積を図った。 【自動運転レベル2の特性把握実験】 (b) 車両火災の知見を蓄積する実験 　車両火災事案は構造・装置が焼損してしまい発生原因を特定しにくい状況が多々ある。このため、火災を伴う不具合の技術検証能力			

	の活用を進めること。	の活用を進めます。		を高める必要があり、車両火災に係る知見の集積を図るべく、火災関連の実験を実施した。  【エンジン冷却剤の燃焼性確認実験】 （ⅳ）ドイツ連邦自動車庁（KBA）とリコールや不具合情報、新技術等に関する意見交換会議を開催し情報交換を行った。 KBA との連絡会議開催日 開催回：年月日 1：令和３年 10 月 15 日 2：令和５年２月 16 日 3：令和６年２月８日 4：令和７年２月 19 日			

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－１　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．３．（１）	自動車基準国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援 自動車基準の国際調和への支援						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度	重要度：高	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
WP29 専門家会議等における発表	年間６回程度	－	９回	10 回	13 回	12 回	

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

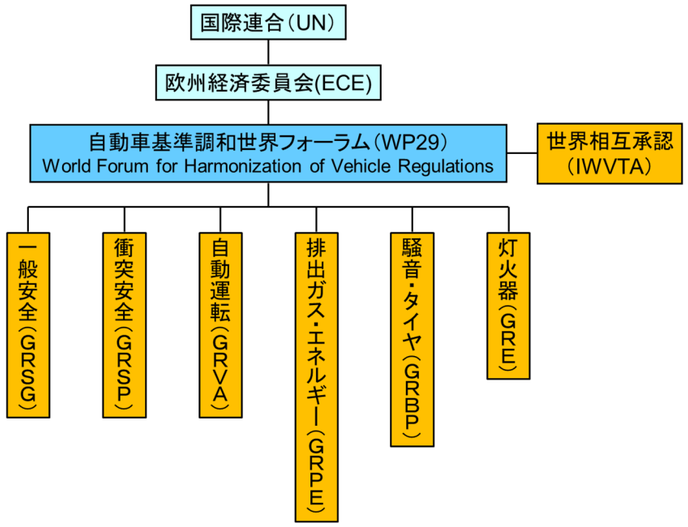
	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	1,183	1,213	1,226	1,225	
決算額（百万円）	1,667	1,664	1,706	2,193	
経常費用（百万円）	1,633	1,763	1,785	1,920	
経常利益（百万円）	△129	7	66	48	
行政コスト（百万円）	1,684	1,861	1,886	2,018	
従事人員数	43	53	53	52	

注）予算額、決算額は支出額を記載。人件費については共通経費分を除き各業務に配賦した後の金額を記載。　当法人は会計上のセグメントの単位が、評価における評価単位まで細分化できないため、本報告については各項目同一記載。

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	（見込評価）	（期間実績評価）
これまでの研究成果や技術評価・認証審査の知見を活用して、自動車基準の国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援のため、試験方法等について積極的な提案を着実に進めること。 【重要度：高】 『インフラシステ	これまでの研究成果や技術評価・認証審査の知見を活用して、自動車基準の国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援のため、試験方法等について積極的な提案を着実に進めます。 【重要度：高】 『インフラシステ	＜主な定量的指標＞ WP29 専門家会議等における発表 ＜その他の指標＞ 特になし。 ＜評価の視点＞ 研究成果や技術評価・認証審査の知見を活用して、我が国技術に係る国際基	＜主要な業務実績＞ 自動車が基幹産業である日本は、日本の優れた技術を国際標準化することにより国際競争で優位となることから、インフラシステム海外展開戦略 2025（令和３年６月改訂版）の「第２章 具体的施策の柱」における「５．質の高いインフラと、現地との協創モデルの推進」の（２）現地の社会課題に対するソリューション基盤の構築（C）我が国のソリューション提案力の強化の国際標準化・ルール形成の自動車において、「自動車の自動運転について、今後の我が国の成長産業となるよう、国連自動車基準調和世界フォーラムにおける車両に関する国際的な技術基準の策定等の制度設計を推進する。」こととしている。そのため、国土交通	＜評定と根拠＞ A WP29 の専門家会議に 60 回（のべ 171 人）、及び作業部会等に 679 回（のべ（1,204 人）に参加した。また、交通安全環境研究所の存在感の向上を目指し、会議に参画する立場から、４年間で 27 の会	評定　－ ＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど	評定　－

	ム海外展開戦略2025』（令和２年 12 月改訂）においては、国際標準化・ルール形成の推進が掲げられており、自動車基準の国際調和並びに我が国鉄道産業の活性化及び国際競争力の確保を図る必要がある。 我が国技術の国際標準の獲得を目指した国土交通省の自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）等における活動を支援するため、職員を我が国代表の一員として同フォーラム傘下の専門家会議等に技術専門家として積極的に参加させ、交通安全環境研究所の研究成果を基に基準策定に貢献することにより、我が国が主導して国際基準調和を進めることが出来るよう努めること。 これらの目標達成のために具体的には、専門家会議等において基準案に不可欠な要件に関する提案について、職員が 30 回程度発表を行うとともに、国内における国際基準調和に向	ム海外展開戦略2025』（令和２年 12 月）においては、国際標準化・ルール形成の推進が掲げられており、自動車基準の国際調和並びに我が国鉄道産業の活性化及び国際競争力の確保を図る必要がある。 我が国技術の国際標準の獲得を目指した国土交通省の自動車基準調和世界フォーラム（UN/ECE/WP29）等における活動を支援するため、職員を我が国代表の一員として同フォーラム傘下の専門家会議等に技術専門家として積極的に参加させ、交通安全環境研究所の研究成果を基に基準策定に貢献することにより、我が国が主導して国際基準調和を進めることが出来るよう努めます。 これらの目標達成のために具体的には、専門家会議等において基準案に不可欠な要件に関する提案について、職員が 30 回程度発表を行うとともに、国内における国際基準調和に向	準・試験方法のより積極的な提案や、体制整備を着実に進めているか。	省は、世界で初めて自動運転レベル３の認証取得といった高度な技術を有する日本の企業が、より活動しやすい環境を整備するため、自動車にかかる国際基準調和を積極的に推進している。 そのため、交通安全環境研究所は、自動車の安全・環境問題に関する国際基準を策定する国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)の諸活動に恒常的に参画し、研究部門における基準策定支援研究の成果及び認証審査部門における審査方法の知見を活用し、新たな国際基準の提案や、基準策定に必要なデータの提供等を積極的に行うことによって、国土交通省の自動車基準調和活動の技術的支援を行っている。 特に、最近の自動車の技術基準の国際調和については、自動運転、セキュリティ対策、排出ガス不正ソフト対策等、新たな技術課題に対応した新たな基準や国連規則の制定等が進んでおり、このような高度かつ複雑化した新たな技術課題について国際基準調和に関する課題に取り組む必要があるため、平成 30 年４月に国際調和推進統括を設置した。 さらに、自動運転に向けた技術が急速に進化していることから、平成30年６月のWP29において、ブレーキ・走行装置専門家会議（GRRF）を改編し、自動運転専門家会議（GRVA）が新たに設置されるとともに、自動運転に必要な基準を整備するために GRVA 傘下に６つの作業部会が設置されることとなった。現在は５つの専門家会議に参加している。 令和３年度から、自動車技術総合機構は第２期中計画となったが、自動車基準の国際調和への支援は引き続き継続して行うこととしており、新型コロナウイルスの感染防止のため、令和３年度は国際会議への参加はすべてWEB会議での参加となったが、令和４年度の途中からは、新型コロナウイルスの影響を踏まえて WP29 及び専門家会議は対面を基本とした形で開催されるようになった。一方で、国際会議の設定のし易さから、作業部会は引き続きWEB会議でも開催され、これらの場で交通安全環境研究所の研究成果に基づく基準案の提案等を行い、新たな国連規則案の承認等に貢献した。国際会議開催の概要を以下に記す。 国際調和推進統括の下で、環境研究部及び自動車安全研究部で行った先進的な技術要件のための研究成果に基づき、自動車認証審査部におけるこれまでの審査方法の知見を活かして、国が行う基準案策定を技術的に支援した。 具体的には、UN/ECE/WP29 傘下の７つの専門家会議及びそ	議で主導した。 交通安全環境研究所の研究成果や知見等に基づき、４年間で 44 件のプレゼンを実施し、国連の HP で公表された。 以上の理由から、中期目標以上の成果を達成しており、A評定と認められる。 ＜課題と対応＞ 令和７年度も着実に年度目標を達成する見込みである。		

	けた検討にも積極的に参画すること。	けた検討にも積極的に参画します。		の傘下の作業部会に、必要に応じて研究部門と自動車認証審査部から共に出席する体制とした。基準案原案策定のための作業部会には、若手職員を担当させることによって育成に務めた。WP29 の組織図を下記に示す。  令和２年度～令和６年度における WP29 の会議体への出席は、WP29 及び WP29 の傘下の５つの専門家会議（GR）に合計 60 回のべ 171 人が参加した。その他の作業部会等に合計 679 回参加し、参加者はのべ 1204 人であった。また、WP29 の傘下の作業部会等のうち、各年度において５～９つの会議（全体の 14～26%に相当）で議長、副議長、共同議長及び事務局を務め、会議を主導した。 交通安全環境研究所は、WP29 の専門家会議及び作業部会等に参加するなかで、交通安全環境研究所の役割を踏まえてより一層貢献していくことを目指して、必要な場合は作業部会等の議長職(議長、副議長、事務局)も行いつつ、日本の主張を基準に反映させるように提案を行い、議論を主導していくこととしている。令和２年度～令和６年度に交通安全環境研究所から参加した WP29 の傘下の国際会議を下表に示す。			

	令和3年度		令和4年度		令和5年度		令和6年度	
	参加	議長職等	参加	議長職等	参加	議長職等	参加	議長職等
自動車基準調和世界フォーラム(WP29)	○		○					
IWVTA (International Vehicle Type Approval)	○	議長	○	議長				
GRSG(一般安全専門家会合)	○		○					
GRSP(衝突安全専門家会合)	○		○		○		○	
GRVA(自動運転専門家会合)	○	副議長	○		○		○	
GRPE(排出ガス・エネルギー専門家会合)	○		○		○		○	副議長
GRBP(騒音・タイヤ専門家会合)	○		○		○		○	
GRE(灯火器専門家会合)	○		○		○		○	
WP29 ITS Task Force on Vehicular Communications					○		○	
WP29 ITS IWG	○						○	
WP.29 Workshop on Artificial Intelligence							○	
EBSIG (Electro-Mechanical Braking Special Interesting Group)					○		○	
SIG on UNR157 (Special Interest Group on UN R157)	○		○					
TF ADAS (Task Force on Advanced Driver Assistance Systems)	○		○		○		○	
FRAV (Functional Requirements for Automated Driving)	○		○		○			
VMAD (Validation Methods for Automated Driving) IWG	○	共同議長	○		○		○	
FRAV/VMAD joint session					○			
ADS (Automated Driving System) IWG							○	
GRVA ADS (Automated Driving System) Workshop							○	
CS/OTA(Cyber Security and (OTA) software updates) IWG, Workshop on UNR155/156	○	共同議長	○	共同議長	○	共同議長	○	共同議長
ACPE(Acceleration Control for Pedal Error) IWG					○		○	
AEBS (Advanced Emergency Braking System) IWG for M1/N1 category	○							
AEBS (Advanced Emergency Braking System) IWG for Heavy Duty Vehicles	○		○					
SbW-TechWS (Steer by Wire technical Workshop)							○	
Vehicle On-Board Authorization Concept - Meeting							○	
TF FADS (Fitness for Aoutomated Driving System)							○	
EDR/DSSAD (Event Data Recorder / Data Strage System for Automated Driving)	○							
EqOP(Equitable Occupant Protection) IWG					○		○	
DPPS (Deployable Pedestrian Protection System) IWG	○		○		○			
GTR9 TF (Pedestrian safety)	○							
CRS (Child Restrains Systems)	○							
HFCV (Hydrogen and Fuel Cell Vehicles) IWG	○							
GTR13 Phase2 (Hydrogen and Fuel Cell Vehicles)			○					
GRSP TF on the transition of GTR13 Phase2 to UN R134			○					
DEOP (Data on Equitable Occupant Protection) IWG			○					
GSR TF (General Safety Regulationt)	○							
Meeting on Atypical Windscreen Fracture							○	
EVS(Electric Vehicle Safety) IWG	○	事務局	○	事務局	○	事務局	○	事務局
Special Interesting Group on Thermal Propagation					○		○	
STCBC(Safer Transport of Children in Buses and Coaches)	○		○		○		○	
UNR16 SBR (Seat Belt Remider) Ad-hoc group meeting					○		○	
GRSP Task force on the transposition of GTR 13 Phase 2 into UN-R 134					○		○	
Ad-Hoc Group UN R16-split					○		○	
UN R16 Interested Parties meeting on Belt slack proposal by Japan					○			
Ad-Hoc meeting for UN R137 THCC for N1<2.8t steered by Japan					○			
GRSP TF on AVRS(Automated Vehicles-Regulatory Screening)			○		○		○	
TF Q UN-Dummies into M.R.1			○					
Meeting on Atypical Windscreen Fracture							○	
TF RWS (Reverse Warning Sound)	○	議長						
TF-QRTV(Quiet Road Traffic Vehicles)			○		○		○	
TF-VS(Task Force on Vehicles Sound)	○		○		○		○	
RD-ASEP(Real Driving Additional Sound Emission Provision) IWG	○	副議長			○	共同議長	○	共同議長
GRBP-PRIORITIES meeting					○			
EMC(Electro Magnetic Compatibility) IWG	○		○		○		○	
SLR(Simplification of the Lighting and Signalling Regulations) IWG	○		○		○		○	
GRE TF on AVSR (Autonomous Vehicle Signalling Requirements)			○		○		○	
TF-LUPC(Task Force-Lamps Under Parked Conditions)					○	共同議長	○	共同議長
TF on Glare Prevention							○	
PMP(Particle Measurement Programme) IWG	○		○		○		○	
EPPR(Environmental and Propulsion Performance Requirements of L-category vehicles) IWG	○		○		○		○	
EVE(Electric Vehicles and the Environment) IWG	○	副議長	○	副議長	○	副議長	○	副議長
RDE (Global Real Driving Emissions)	○							
A-LCA (Automotive-Life Cycle Assessment) IWG			○	共同議長	○	共同議長	○	共同議長
WLTP ad-hoc meeting	○						○	
Ad-Hoc meeting on preperation of FE harmonization workshop in May					○			
Draft UNR implementing GTR 21							○	
Decision for GTR 22 meeting							○	
UNR154 series of amendments							○	
UNR168 draft							○	
GRPE Workshop							○	
DDADWS (Driver Drowsiness and Distraction Warning Systems) IWG							○	
UN-R73 small group meeting							○	
VRU Proxi (Vulnerable Road Users Proximity) IWG	○	議長						
GRSG TF-AVRS (Automated Vehicles Regulation Screening)			○				○	
参加会議数(議長職等の会議数)	35 (9)		32 (5)		37 (6)		49 (7)	

令和２年度～６年度に開催された専門家会議、作業部会等において、基準案に不可欠な要件に関する提案について、職員が 44 回の発表を行った（目標達成率 183%）。

WP29 傘下の各専門家会議、及びその傘下に設置された作業部会等において、以下の活動を行った。

（ｉ）一般安全専門家会議(GRSG)

日本の直前直左鏡に関する保安基準と協定規則第 46 号（UN-R46）との調和活動をきっかけとして設置された VRU-Proxi（Vulnerable RoadUsers proximity）インフォーマル会議では、令和３年度より交通安全環境研究所の職員が議長を務め、委員として参加した職員も積極的に議論に貢献した。令和４年度に、日本が提案し議論をリードした「車両直前直左右確認装置にかかる国際基準（Vulnerable Road Users in Front and Side Close Proximity)」が WP29 で採択された（UN-R166)。

令和３年度より VRU-Proxi インフォーマル会議で活発な議

				論が行われ、その要件に関し日本が積極的な提案を行った「大型車の直接視界にかかる国際基準（driver’s direct vision for large and heavy vehicles)」が令和４年度にWP29 で採択された（UN-R167)。 （ⅱ）衝突安全専門家会議(GRSP) 令和３年５月の第69回GRSPにおいて、交通安全環境研究所の調査結果を「Study of ISOFIX Booster Seats」(GRSP-69-24）で報告し、それをもとにシートベルトの基準である国連規則第 16 号（UN-R16）の改正を提案した。さらに、令和３年 12 月の第 70 回 GRSP において、交通安全環境研究所の調査結果を「Sled Test Results of Small Female Dummy」(GRSP-70-32）で紹介し、その結果から UN-R16 の改正提案の妥当性を示した。 第69回GRSPにおいて、ECRS(Enhanced Child Restraint Sytem)の基準である国連規則第129号（UN-R129）の改正提案で頸部傷害値の導入検討の議論に際し、交通安全環境研究所の調査結果を報告して貢献した。 歩行者保護基準の GTR である GTR9 で、アクティブ保護装置の試験方法の明確化を目的としたDPPS（Deployable Pedestrian Protection Systems）インフォーマルワーキングでは、試験時の歩行者の挙動の考え方や検知範囲の考え方に関して、交通安全環境研究所職員が実施した調査結果を提供して会議に貢献した。 令和４年 12 月の第 72 回 GRSP において、UN-R137 の N1 カテゴリの傷害値を高齢者対応とする基準改正提案(GRSP-72-06)の作成と紹介を交通安全環境研究所職員が行った。 歩行者保護基準の GTR である GTR9 で、アクティブ保護装置の試験方法の明確化を目的としたDPPS（Deployable Pedestrian Protection Systems）インフォーマルワーキングでは、試験時の歩行者の挙動の考え方や検知範囲の考え方に関して、交通安全環境研究所職員が実施した調査結果を提供して会議に貢献した。 令和６年５月の第 75 回 GRSP において、日本が提案した UN-R137 の小型 N1 カテゴリの助手席女性乗員傷害値を高齢者対応とする基準改定に合意した。この提案の必要性を示す事故調査結果の作成と紹介を第 73 回 GRSP において交通安全環境研究所職員が行った。 令和６年 12 月の第 76 回 GRSP において、日本が交通安全環境研究所の調査結果から提案した、後席バックルベルトの余長を制限する、シートベルトの車両組み込み要件を定			

				める基準であるUN-R173の改定案が合意された。この提案の必要性を示す事故調査結果の作成と紹介を第73回と第74回GRSPにおいて交通安全環境研究所職員が行った。 電気自動車の安全性に関するEVS（Electric Vehicle Safety）インフォーマル会議では、交通安全環境研究所の職員が事務局として会議運営に貢献した。 （ⅲ）自動運転専門家会議（GRVA） 自動運転に特化した基準扱う専門家会議として、設置された専門家会議である。令和２年度から令和３年度に交通安全環境研究所の職員が副議長を担当し、各国と連携して会議を進めた。 令和２年度から令和３年度に交通安全環境研究所の職員が共同議長を務め、その後も４つのサブグループも含め積極的に参加したVMADインフォーマル会議にて作業が行われた自動運転車の試験法（New Assessment and Test Method）と、交通安全環境研究所の職員が積極的に参加したFRAVインフォーマル会議にて作業が行われた自動運転車の安全性要件（ガイドライン）を統合した自動運転車のガイドライン（Guidelines and recommendations for ADS safety requirements, assessments and test methods to inform regulatory development）が令和４年５月に開催された第19回GRVAで合意され、令和４年６月に開催された第193回WP29で採択された。 同一車線内の低速型自動運転システムであるUN-R157Automated Lane Keeping System（以下、ALKS）については、ALKSの機能を拡張（最高速度上昇、車線変更機能追加）させたR157 01シリーズ改正案が令和４年６月に開催された第187回WP29で採択された。01シリーズには令和３年度に開催されたALKS-SIGにおいて、交通安全環境研究所が提供した実験データを基に提案した条文（２つ）も採用された。 UN-R79にRisk Mitigation Function（以下、RMF）の要件を追加するための議論がTF ADASで行われた。交通安全環境研究所は会議に参加するとともに、EDSS（ドライバ異常時対応システム）国内ガイドラインの要件をRMFの要件に取り入れるための作業に貢献した。また、交通安全環境研究所が実施した研究成果をTF ADASのRMF special sessionで報告し、研究成果を基に提案した条文（２つ）を改正案に追加することが合意された。R79の改正案は令和３年５月に開催された第10回GRVAで合意され、令和３年６月に開催された第184回WP29で採択された。			

				レベル２以下の運転支援機能（Driver Control Assistance System、以下、DCAS）の新規則策定のための作業はTF ADASにて行われた。交通安全環境研究所職員も積極的に会議に参加し、日本の意見、提案をドラフトに反映させる作業に貢献した。新規則ドラフト（00 シリーズ）は令和６年１月に開催された第18回GRVAで合意され、令和６年３月の第192 回 WP29 で採択された。また、高速道路で一定の条件を満たした場合にハンズオフを許容する改正提案（01 シリーズ）が令和７年１月の第21回GRVAで合意され、令和７年３月の第195回WP29で採択された。01シリーズ改正の議論において、交通安全環境研究所が実施したドライビングシミュレータ実験の結果を報告し、実験結果をもとに提案したドライバの反応時間に関する条文が 01 シリーズに採用された。 大型車等の衝突被害軽減ブレーキの国連規則であるUN-R131の改正案を作成する作業がAEBS-HDVインフォーマル会議にて行われた。現行の R131 に対し、車両対車両の速度低減量の増大、車両対歩行者の要件追加を対象とし、議論が進められた。交通安全環境研究所は会議に参加するとともに、日本の意見・提案を改正案に取り入れる作業に貢献した。また、交通安全環境研究所が実施した実車性能調査結果を第５回及び第６回の AEBS-HDV で報告し、調査結果を基にした速度低減量に関する日本の提案が合意された。R131改正案は令和４年１月に開催された第 12 回 GRVA で合意され、令和４年６月に開催された第 187 回 WP29 で採択された。 乗用車のペダル踏み間違い時加速抑制装置（Acceleration Control for Pedal Error、以下、ACPE）の新規則策定のための ACPE インフォーマル会議が令和５年３月～令和７年１月までに計 13 回開催された。職員は積極的に参加するとともに、交通安全環境研究所が実施した実車調査の結果を第２回、第４回、第６回、第９回及び第10回のACPEインフォーマル会議で報告し、ドラフトの作成に貢献した。新規則（00シリーズ）は令和６年５月のGRVAで合意され、令和６年 11 月の第 194 回 WP29 で採択された。また、改正提案（01シリーズ）は令和７年１月の第21回GRVAで合意され、令和７年６月の第196回WP29で採決予定となった。 サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデート（CS/OTA）については日本と UK、米国の３者が共同議長となり基準案を策定し、令和３年１月に国連法規として発効した。サイバーセキュリティ基準は、日本では令和3年７月か			

				ら自動運転車及びOTA（Over The Air、無線によるソフトウェアアップデート）機能搭載車に対し適用となった。また欧州でも令和３年７月から新型車への適用が開始され、各国で審査が進んでいる。このような状況を踏まえ GRVA において、各国における同基準の審査制度の実装に関するワークショップが設定された。同ワークショップは交通安全環境研究所と国連の事務局が開催運営しており、1958 年協定各国当局とテクニカルサービス（TS）に参加者を限定し、ドイツ、フランス、オランダ、UK、イタリア、スペイン、韓国などの各国当局者と、UTAC、TUV、IDIADA などの TS が参加している（現在40名以上）。また、令和６年度に行われたワークショップでは、架装車両に対する架装部品メーカーに対する新酸素方法について具体的な議論を開始した。 　ソフトウェアアップデート基準について、車両に搭載された電子制御装置にインストールされるソフトウェアの更新（アップデート）を適切に管理するため、バージョン情報と関連する基準とを紐づける仕組みに関して、要件を厳格化するための基準修正案を作成してきた。本修正については令和７年６月のGRVAにて承認を受ける予定である。 （ⅳ） 排出ガス・エネルギー専門家会議（GRPE） 　EVE インフォーマル会議では、交通安全環境研究所は副議長を担当し、基準策定の過程の議論を主導してきた。車両走行用のモーターを動力源として有する電気自動車、プラグインハイブリッド車のバッテリ耐久の要件に関するGTRの検討を令和２年度に引き続き行い、第 85 回 GRPE（令和３年 11 月）に基準案を提出し合意され、令和４年３月に開催された第 186 回 WP29 において GTR が採択された。令和５年度は GTR21（システム出力）、GTR22（乗用車車載バッテリ耐久要件）の改正ドキュメントを提出した。令和６年度は計 16 回のインフォーマル会議を開催した（WEB 開催を含む）。そのうち一回は、東京にて開催し、会議の運営等に貢献した。電動車のシステム出力の技術要件である GTR21、乗用車車載バッテリ耐久要件であるGTR22及び重量車車載バッテリ耐久要件が主な議題であった。重量車車載バッテリ耐久要件については、日本案として提案した充放電評価手法が含まれており、過去に交通安全環境研究所で実験を行い、インフォーマル会議でデータを報告し、作成した案である。また、GTR21 については、日本提案としてシステムベンチ手法を用いたパワートレインの最高出力評価を取り入れており、新たな国連法規の策定を進めた。令和６年３月 WP29 に		

				て承認されており、令和７年 10 月頃に UN-R177 として発効される見込みである。さらに、GTR22 に関しても新たな国連法規の策定を進めている。 PMP インフォーマル会議では粒子状物質の粒子数による測定法を作成しており、重量車の新たな PN 測定法について技術基準（GTR）化に向け、統合決議（Consolidated Resolution）案がGRPEに提出された。交通安全環境研究所職員は会議に参加した。 EPPR インフォーマル会議では、二輪車の環境・動力性能要件の検討を行っており、排出ガス測定法の世界統一基準（GTR No.2)の改正及び耐久試験法の新規世界統一基準化の議論を行い、令和４年度に開催された GRPE で合意された。交通安全環境研究所職員は、それぞれのインフォーマル会議において議論を主導し、これらの基準策定に貢献した。 RDE インフォーマル会議では、これまでに交通安全環境研究所で行った日本国内での公道での試験成立性についての調査結果を提出し、RDE に関する国連規則及び GTR にその内容が盛り込まれている。第 84 回 GRPE（令和３年６月）以降、懸案事項となっていた CF（Conformity Factor）について、令和４年１月に欧州裁判所の判決が出たことで国連規則案の議論が再開され、交通安全環境研究所は技術的見地からサポートを行った。また RDE の世界統一基準（GTR)化に向けた議論が引き続き行われており、交通安全環境研究所も議論に参加した。令和４年度は、日本と欧州委員会との間で開催された個別会議において、欧州委員会が提案する路上走行試験に使用する車載式排出ガス分析計（PEMS）の誤差分のマージンを縮小する提案に対し、交通安全環境研究所が測定したデータを基に日本の意見、提案を交通安全環境研究所職員より説明した。なお RDE については令和６年３月に UN-R168 として国連規則としての路上走行試験法（UNR-RDE)が発効した。 自動車分野におけるカーボンニュートラルの達成のためには、ライフサイクルでの CO2 排出・削減の見える化を行う必要があり、国際的に統一された公平・公正な LCA 評価手法の確立が必要不可欠となっている。そのため、第 83 回 GRPE（令和３年６月）において、日本から GRPE の優先項目として Life Cycle Assessment (LCA)を議論する必要性について問題意識を共有した。第 84 回 GRPE（令和３年 11 月）において、日本・韓国から LCA を優先項目に含めることを提案し、第 86 回 GRPE の会期中にワークショップを開催することとし、日本が共同議長を担当することとなった。その		

				後、A-LCA はインフォーマル会議となり、令和７年３月までの間に計 22 回の A-LCA インフォーマル会議が開催された。交通安全環境研究所職員は共同議長としてインフォーマル会議を主導した。A-LCA インフォーマル会議では、自動車の（製造、使用、廃棄等の）ライフステージごとに専門家グループを発足し詳細な議論を開始したこと、また統計データではなく実測での地球温暖化ガスの排出値をより広い項目で取得するための方策等について議論を行っており、令和７年 11 月の A-LCA ガイダンス成立を目指している。A-LCA インフォーマル会議傘下のサブグループの１つに燃料・エネルギー関連の評価方法を検討する SG6 がある。令和５年度から交通安全環境研究所職員は SG6 にて共同リーダーを務め、サブグループにおける燃料エネルギー関連の評価手法に関する議論を主導するとともにドラフティングを進めた。 （ｖ）騒音・タイヤ専門家会議（GRBP） 四輪車の騒音規制に関する国連規則第 51 号（UN-R51）及び二輪車の騒音規制に関する国連規則第 41 号（UN-R41）では、試験法で規定されている加速走行の条件だけ騒音が小さくなるようにすることを防止するための規定があるが、その見直しのためインフォーマル会議を設置して議論が行われている。当該会議体においては、交通安全環境研究所の職員が共同議長を担当し、令和６年３月までに国連規則第 41 号について５回、国連規則第 51 号について３回の会議を実施し、国際的な議論を主導した。 特に、国連規則第 41 号についてのインフォーマル会議においては、これまでの研究成果に基づき、新たな規制ラインの妥当性の検証結果と無段変速機（CVT）車の試験時の課題を指摘したドキュメントを２件提出し、口頭発表を行った。提出したドキュメントを基に議論を行い、インフォーマル会議として、国連規則第 41 号第５改訂版の改正提案及び国連規則第 41 号第６改訂版の新規提案を作成し、GRBP へ提案した。作成した提案は、令和７年２月に開催された第 81 回 GRBP にて承認された。 車両後退時の警報装置についての基準策定については、交通安全環境研究所の職員がタスクフォース（TF）の議長を単独で務めた。交通安全環境研究所にて実施した試験法の妥当性の検討結果の提供やドラフトの修正提案を行う等、主導的な役割を果たし、新規則案を策定した（令和３年度）。策定された新規則案は、令和４年６月に開催された			

				WP29 にて採択され、令和５年１月に新たな国連規則として発行された。 　自動車騒音対策の今後の方向性について議論を行っているTask Force on Vehicle Sound（TFVS）においては、交通安全環境研究所がこれまでに実施してきた騒音の街頭検査効率化のための研究について、令和５年度に１件の発表を行い、成果のアピールを行った。 　（vi）灯火器分科会（GRE） 　第 84 回 GRE(令和３年４月)において、1952 ブラッセル作業部会（GTB）は、照灯の配光制御により車両前方に情報提示を行う路面描画ランプを可変型走行ビーム（ADB）の規定範囲内で運用可能とするための提案を、スペシャルセッション（交通安全環境研究所も参加）での議論内容を反映して、提出した（GRE/2020/4/Rev.1)。交通安全環境研究所は、路面描画の安全性を検討するため、自車両前方の路面描画を注視するドライバが先行車の減速にどの程度速やかに気づくことができるかを調査する実験を実施し、他の交通参加者が見た場合の影響についても調査した。これらの調査結果及び路面描画の懸念点をまとめたインフォーマルドキュメントを日本が提出し（GRE-84-36)、GTB から提出されたフォーマルドキュメントは否決、再検討されることとなった。第 85 回 GRE(令和３年 10 月)で再度、GTB から路面描画を運用可能とするための修正提案(GRE/2021/18)が提出された。GTB の提案には他の運転者への影響が危惧される変形の描画パターンについての懸念が残っていたため、日本は当該パターンの削除と路面描画の変形禁止を明確にするためのインフォーマルドキュメント(GRE-85-25)を提出した。その結果、日本の意見を反映する形で提案が採択され、令和４年６月の WP29 において、1952 ブラッセル作業部会（GTB）から提案された灯光の配光制御により車両前方に情報提示を行う路面描画を可変型走行ビーム（ADB）の規定範囲内で運用可能とする案が採択された。 　第 90 回 GRE（令和６年４月）では、方向指示器に連動する視覚情報を路面上に投影する信号灯路面描画のインフォーマル文書が提出された。本文書には、交通安全環境研究所が国際学会（ISAL）において報告した信号灯路面描画の有効性を示した研究実績が参照されている。第 91 回 GRE（令和６年 10 月）では、方向指示器の路面描画について、描画パターンをシェブロン（山形）に限定する案が提出されたが、交通安全環境研究所は、パターンの大きさや形状			

				によって描画の有効性が異なることを明らかにしており、適切な描画方法について協議する準備を進めている。 　また、前照灯の配光制御により車両の予測軌道を投影する新たな路面描画の提案について、交通安全環境研究所は過去の調査結果に基づき、他車両への悪影響に関する評価が不十分であると指摘し、関係者と調整を行った。その結果、第 91 回 GRE では、予測軌道の描画パターンを長方形に限定し、その幅も一定以下とする要件が合意され、令和７年３月の WP29 に上程された。 　第 91 回 GRE において、交通安全環境研究所は車両が自動運転中であることを示す自動運転マーカーランプの見え方を評価するモニター評価実験の結果を報告し、今後の基準化の議論や判断に資する情報を提供した。加えて、自動運転マーカーランプの導入に関して４か国の一般ドライバを対象とした意識調査を実施し、今後の国際会議で報告する準備を進めた。 　GRE でランプの眩しさ対策が課題として取り上げられ、交通安全環境研究所は高齢者におけるランプの眩しさを評価したこれまでの研究成果を第 91 回 GRE で報告し、令和７年度に発足する TF-Glare Prevention の設立に貢献した。 　（vii）国際車両型式認証制度専門家会議（IWVTA） 　令和３年度と令和４年度に交通安全環境研究所の職員が議長を担当し、各国と連携して会議を進めた。 　国際的な車両型式制度を発展させるため、排出ガス・燃費試験法（WLTP）に係る基準（UN-R154)を第４シリーズ改正で IWVTA に追加した。また、IWVTA を取得するのに必要な灯火器等に係る型式認証を、灯火器等の取付に関する規則（UN-R48)による型式認証で代表できるような取り扱いを第５シリーズ改正で行えるようにした。 　令和４年６月の WP29 で、新たに採択された国連規則を IWVTA に含めるかどうかを検討するための手順を IWVTA インフォーマル会議で検討していくことが了承され、同会議で検討が行われた。			

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－１　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．３．（２）	自動車基準国際調和及び鉄道システムの海外展開への支援 鉄道システムの海外展開への支援 ①ISO、IEC 等への参画 ②国際的な認証審査・規格適合性評価の推進等						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度	重要度：高	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

② 主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
国内での ISO、IEC 等の専門家会議へ参加	年間 14 回程度	－	21 回	22 回	24 回	16 回	
認証審査及び規格適合性評価に係る受託契約の完遂率を 100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	1,183	1,213	1,226	1,225	
決算額（百万円）	1,667	1,664	1,706	2,193	
経常費用（百万円）	1,633	1,763	1,785	1,920	
経常利益（百万円）	△129	7	66	48	
行政コスト（百万円）	1,684	1,861	1,886	2,018	
従事人員数	43	53	53	52	

。

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
			業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
①ISO、IEC 等への参画	①ISO、IEC 等への参画	＜主な定量的指標＞	＜主要な業務実績＞	＜評定と根拠＞	評定	－	評定	－

	ISO（国際標準化機構）、IEC（国際電気標準会議）等の国際標準化活動に参画し、我が国の優れた鉄道技術・規格の国際標準化の推進に貢献すること。 これらの目標達成のために具体的には、関係する国内での ISO、IEC 等の専門家会議へ 70 回程度参加すること。 ②国際的な認証審査・規格適合性評価の推進等 我が国鉄道システムの海外展開を支援するため、認証審査及び規格適合性評価を積極的に行うこと。これらの目標達成のために具体的には、認証審査及び規格適合性評価に係る受託契約の完遂率を100%とすること。また、海外での認知度向上に努めること。	ISO（国際標準化機構）、IEC（国際電気標準会議）等の国際標準化活動に参画し、我が国の優れた鉄道技術・規格の国際標準化の推進に貢献します。 これらの目標達成のために具体的には、関係する国内での ISO、IEC 等の専門家会議へ 70 回程度参加します。 ②国際的な認証審査・規格適合性評価の推進等 我が国鉄道システムの海外展開を支援するため、認証審査及び規格適合性評価を積極的に行います。これらの目標達成のために具体的には、認証審査及び規格適合性評価に係る受託契約の完遂率を100%とします。また、海外での認知度向上に努めます。	・ISO、IEC 等の専門家会議への参加 ・認証審査及び規格適合性評価に係る受託契約の完遂率 ＜その他の指標＞ 特になし。 ＜評価の視点＞ 計画通り着実に実行できているか。	① ISO、IEC 等への参画 鉄道の国際標準化活動に参画し、我が国の優れた鉄道技術・規格の国際標準化を推進するための活動に取り組むこととした。 国際標準化活動に関係する国内での ISO、IEC 等の専門家会議として、国際標準化機構の鉄道分野専門委員会（ISO/TC 269）、音響専門委員会（ISO/TC 43）、及び高度道路交通システム（ISO/TC 204）、並びに、国際電気標準会議の鉄道用電気設備とシステム専門委員会（IEC/TC 9）及び生体影響に関する電磁界計測の標準化専門委員会（IEC/TC 106）に係る国内の専門家会議に、第２期中期期間の４年目までに計 83 回参加（達成率118%）し、中期計画を達成した。 我が国の優れた技術を推進すべく、研究成果に基づいた知見等を提供するともに、参加した国内委員会における顕著な成果としては、次の活動が挙げられる。 （令和３年度） ISO/TC 43/SC 1 について、対処意見を国内委員会で取りまとめて提案した結果、ISO3381（車内騒音測定方法）が令和３年９月８日に国際規格として発行された。 ISO/TC 204/WG8 について、対処意見を国内委員会で取りまとめて提案した結果、ISO/TR 20527（IFMS と NFC 携帯装置の間のインタオペラビリティ）が令和４年１月４日に技術報告書として発行された。 ISO/TC 269/SC 3/WG2 について、日本が主査として鉄道運転士訓練用運転シミュレータの FDIS を取りまとめ、令和４年２月 25 日に国際会議へ提案した。 （令和４年度） ISO/TC 269/SC 3/WG2 について、日本が主査として取りまとめて提案してきた結果、ISO23019（鉄道運転士訓練用運転シミュレータ）が国際規格として発行された。 ② 国際的な認証審査・規格適合性評価の推進等 認証審査及び規格適合性評価を積極的に行い、我が国鉄道技術の国際的な展開を支援するための	A 中期目標において設定した数値目標である ISO、IEC 等の専門家会議への参加について、４年間で達成率が118%に達している。 また、認証審査及び規格適合性評価に係る受託契約の完遂率についても 100%達成している。そのうち 2 案件については、新分野（サイバーセキュリティ）の適合性評価方法を確立したうえで評価報告書を発行した。 加えて、関係メーカの協力を得つつ、鉄道認証室が認証した鉄道製品について海外鉄道プロジェクトにおける活用実績リストを拡充するとともに、活用実績を整理し、交通安全環境研究所の HP に掲載した。 以上の理由から、中期目標以上の成果を達成しており、A評定と認められる。 ＜課題と対応＞ 令和７年度も着実に年度目標を達成する見込みである。	＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど	

				活動に取り組むこととした。 　具体的には、認証審査及び規格適合性評価に係る受託契約を 100%完遂し、第２期中期期間の４年目までに終了予定案件 45 件全てに対し成果物を発行した。 　うち新規の認証審査については第２中期期間の４年目までに認証書を合計９案件（規格数としては合計 17 件）発行するとともに、今後ますます重要化・ニーズが高まると考えられる、鉄道製品のサイバーセキュリティに関する規格への適合性評価を新たに2製品に対して実施し、報告書を発行した。 　また、海外での認知度向上に関しては、関係メーカーの協力を得つつ、交通安全環境研究所 HP に掲載している海外鉄道プロジェクトにおける認証活用実績リストの拡充を図るとともに、以下の取組みを行った。 ・　インドの RDSO（インド鉄道省の研究設計標準機構　Research Designs & Standards Organisation）信号部門が管理する「ISA Panel」（第三者安全性評価機関　Independent Safety Assessor(ISA)のリスト）について、その登録を更新するための申請を RDSO に対して行い、令和５年１月 23 日に登録を更新 ・　鉄道技術の総合見本市である「鉄道技術展」（令和５年11月８日～10日に幕張メッセ(千葉県)で開催）においてパネル展示を実施 ・　鉄道の国際的な展示会「Innotrans2024」（令和４年９月 20 日～23 日、令和６年９月 24 日～28 日にメッセ・ベルリン（ドイツ国）で開催）においてパンフレットを配布 　さらに、将来的なセキュリティ分野での業務ニーズを見据え、業務体制の整備に遅れをとらないよう、関係メーカー等との意見交換等を行うため、以下の取組みを行った。 ・　「国際規格とセキュリティ・安全性セミナー」（WEB 開催）を令和４年２月から令和４年 12 月までの間に計５回開催 ・　「新技術と国際規格セミナー」（WEB 開催）を、令和５年５月から令和６年 12 月までの間			

				に計７回開催 ・　「RAMS 規格セミナー」（WEB 開催）を、令和６年４月から令和７年３月までの間に計７回開催 関係メーカー等からの業務需要に確実に対応し、認証書の発行や規格適合性に関する報告書の発行を通じ、我が国鉄道システムの海外展開に貢献した。			

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－１　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（国民に対して提供するサービスその他業務の質の向上に関する事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅰ．４．（１）（２）（３）	その他国土交通行政への貢献 盗難車両対策 点検・整備促進への貢献等 関係機関との情報共有の促進						
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条				
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

① 主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
検査員研修等への講師派遣回数	年間 1,000 回程度	－	1,179 回	1,564 回	1,857 回	1,721 回	

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	23,035	27,922	28,236	30,703	
決算額（百万円）	21,034	27,527	27,127	29,113	
経常費用（百万円）	15,448	17,766	21,809	25,230	
経常利益（百万円）	4,871	10,653	6,312	3,116	
行政コスト（百万円）	18,717	20,990	24,579	27,892	
従事人員数	1,032	1,043	1,057	1,073	

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価	
			業務実績	自己評価	（見込評価）	（期間実績評価）
自動車の盗難防止等を図るため、車台番号の改ざん等の盗難や不正が疑われる受検事案があった場合には、速やかに国土交通省へ通報すること。	自動車の盗難防止等を図るため、車台番号の改ざん等の盗難や不正が疑われる受検事案があった場合には、速やかに国土交通省へ通報します。	＜主な定量的指標＞ 検査員研修等への講師派遣回数 ＜その他の指標＞ 特になし。 ＜評価の視点＞ 計画通り着実に実行できているか。	＜主要な業務実績＞ 自動車の盗難防止等に貢献するためネットワークシステムを活用し、車台番号の改ざん事例を全国展開することにより、職員による改ざん等に関する確認能力の向上を図り、車台番号の改ざんが疑われる自動車を全国で 308 件発見し、国土交通省へ通報を行った。このうち８件は、盗難車の発見に繋がった。また、盗難車の発見に貢献した職員は業績表彰の対象にすることとし、職員の意欲向上に努めた。 令和５年４月の OBD 検査システムのリリースにより VIN の読み取り機能を実装した。また、当該機能により VIN 読み取りを行え	＜評定と根拠＞ A 中期目標において設定した数値目標の達成率が現時点で126%に達している。また、数値目標以外の項目についても、着実に業務を遂行している。	評定　－ ＜評定に至った理由＞ ＜指摘事項、業務運営上の課題及び改善方策＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取	評定　－

	また、OBD 検査システムを活用し、車台番号の改ざんの検出や検査における同一性確認を効率的に行う手法を検討すること。 適切な点検・整備及びリコール改修の促進のため、国土交通省と連携して啓発活動を行い、また、国土交通省が行う指定自動車整備事業者の検査員研修等に講師を派遣するなどの支援に努めること。 また、自動車特定整備事業者が行う点検・整備についても、自動車機構が構築する OBD 検査システムとの連携を通じ、促進を図ること。 【指標】 ● 国土交通省が実施する検査等に係る研修等への講師の派遣状況（評価指標） 国土交通省から提供される車両諸	また、OBD 検査システムを活用し、車台番号の改ざんの検出や検査における同一性確認を効率的に行う手法を検討します。 適切な点検・整備及びリコール改修の促進のため、国土交通省と連携して啓発活動を行い、また、国土交通省が行う指定自動車整備事業者の検査員研修等に講師を5,000回程度派遣するなどの支援に努めます。 また、自動車特定整備事業者が行う点検・整備についても、自動車機構が構築するOBD検査システムとの連携を通じ、促進を図ります。 国土交通省から提供される車		る車両の拡充に向けて、必要な技術検討を行った。 加えて、並行輸入自動車の審査において確認している自動車通関証明書について、電子化された証明書を MOTAS 経由で取得するためのシステム整備を行い、令和７年10月より運用を開始する。これにより、証明書の偽造を未然に防ぐことが可能となった。 適切な点検・整備を促進する観点から、審査結果が不適合であった車両の受検者に対して、測定結果等の審査結果情報を提供するとともに、引き続き国と連携して点検整備推進運動に参加した。 また、リコールに該当する不具合の早期発見と迅速な措置に繋がるよう車両の不具合情報の収集に努め、設計製造に起因するおそれのある不具合情報を国土交通省に報告した。 加えて、国土交通省が行う自動車検査員研修等の講師依頼を受け、6,306 回延べ 6,817 名の職員を派遣し、審査事務規程についての講義を行った。 検査員研修等の機会を捉え、自動車整備事業者への OBD 検査の概要や OBD 検査システムの周知を図った。 また、令和３年度に、入力した車両情報からリコール情報等を容易に検索できる機能を OBD 検査システムに付与したほか、令和７年４月から、OBD 検査の結果を利活用し、点検・整備の促進、リコールにつながるデータの抽出を可能とするため、情報集計・分析が行える Tableau（BI ツール）の構築を開始した。 本部と交通研、各地方検査部等とが連携し、地震や大雨、台風、大雪等、頻発する自然災害等による職員の安否、施設への被害状況、業務継続の可否等の情報を国土交通省や関係機関と共有して連携を図った。	以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。 ＜課題と対応＞ 令和７年度も着実に年度目標を達成する見込みである。	等を行った場合には意見を記載するなど	

	元情報を検査業務に活用できるようデータベース化を令和４年度中に検討すること。 　また、大規模災害等に備えてハード、ソフト面で国土交通省や関係機関との連携を図ること。	両諸元情報を検査業務に活用できるようデータベース化を令和４年度中に検討します。 　また、大規模災害等に備えてハード、ソフト面で国土交通省や関係機関との連携を図ります。					

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、事務所別実績分析など、必要に応じて欄を設け記載

様式１－１－４－２　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（業務運営の効率化に関する事項、財務内容の改善に関する事項及びその他業務運営に関する重要事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報								
Ⅱ．１．（１）（２）（３） ２．（１）（２）（３）	業務運営 一般管理費及び業務経費の効率化目標等、調達の見直し、業務運営の情報化・電子化の取組 組織運営 要員配置の見直し、その他実施体制の見直し、人事に関する計画							
業務に関連する政策・施策	5　安全で安心できる交通の確保、治安・生活の確保 17　自動車の安全性を高める	当該事業実施に係る根拠（個別法条文など）	独立行政法人自動車技術総合機構法第 12 条					
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID			
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	
			194、195	220、221	004198、004199			

２．主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	（参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情報
一般管理費（運営費交付金を充当して行う業務に限る。人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）の効率化	中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に５を乗じた額）を６％程度削減	－	０％	０％	０％	０％		年度計画で数値を定量化していないため、中期計画最終年度において達成度の算出を行う。
業務経費（運営費交付金を充当して行う業務に限る。人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）の効率化	中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に５を乗じた額）を２％程度削減	－	０％	０％	０％	０％		年度計画で数値を定量化していないため、中期計画最終年度において達成度の算出を行う。

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価										
	中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価				
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）		
	運営費交付金を充当して行う業務については、一般管理費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）について、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に５を乗じた額）を６％程度、業務経費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）について、中期目標期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に５を乗じた額）を２％程度、それぞれ抑制すること。 「独立行政法人における調達等合理化の取組	運営費交付金を充当して行う業務については、一般管理費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）について、中期計画期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に５を乗じた額）を６％程度、業務経費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）について、中期計画期間中に見込まれる当該経費総額（初年度の当該経費相当分に５を乗じた額）を２％程度、それぞれ抑制します。 「独立行政法人における調達等合理化の取組	＜主な定量的指標＞ ・一般管理費の効率化 ・業務経費の効率化 ＜その他の指標＞ 特になし。 ＜評価の視点＞ 計画通り着実に実行できているか。	＜主要な業務実績＞ 一般管理費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）については、一般管理業務に係る消耗品の購入費等を削減するなどにより経費削減を図った。業務経費（人件費、公租公課等の所要額計上を必要とする経費及び特殊要因により増減する経費を除く。）についても、審査業務に係る消耗品の購入費等を削減するなどにより経費削減を図った。また、予算の執行状況を踏まえ、四半期ごとに配賦額を調整することで経費を抑制し、目標を達成する見込みとなった。 （単位：千円） 「令和６年度独立行政法人自動車技術総合機構調達等合理化計画」に基づき、契約監視委員会において点検・見直しを実施しているとともに、同計画において調達の改善等を図る観点から、重点的に取り組む分野に掲げた審査上屋等における改修等工事に関する調達については、入札情報の業界誌への掲載依頼などの周知方法を活用し、更に仕様書を配布した事業者に入札に参加しなかった要因を探るために実施しているアンケートの取り組みを強化した結果、競争入札における１者応札の割合は38%となった。 また、他の機関との共同調達の実施については、従来から実施していた隣接する他の研究機関と交通安全環境研究所において実施したのに加えて、独立行政法人国際観光振興機構と自動車技術総合機構本部においてコピー用紙購入及び名刺印刷の共同調達を実施した結果、共同調達の件数は６件実施した。 令和６年度 11 月から運用移行した情報システム基盤では、事務基幹サービスとしてＭｉｃｒｏｓｏｆｔ３６５を導入しており、有するツール（機能）は個人の業務を効率化として利用拡充に取り組み、各課室の一部作業の省力化を行った。 ＩＴガバナンスの規定（ＰＭＯ設置及び情報システム委員会の実施要領等）により各課の業務・基幹系情報システムの更改・変更契約に携わる担当者に対して業者見積・予算妥当性・工程管理等のＰＪＭＯ支援や	＜評定と根拠＞ Ｂ 業務実績のとおり着実な実施状況にあると認められる。 ＜課題と対応＞ 令和７年度も着実に年度目標を達成する見込みである。	評定	－	評定	－
						＜評定に至った理由＞ ＜今後の課題＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど			

	達成目標	基準値	３年度	４年度	５年度	６年度
一般管理費	227,678	48,442	48,442	46,990	45,582	44,215
業務経費	2,602,278	531,077	531,077	525,767	520,510	515,306

	の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）等を踏まえ、公正かつ透明な調達手続による適切で迅速かつ効果的な調達を実現する観点から、毎年度策定する「調達等合理化計画」に基づく取組を着実に実施し、調達の効率化、コスト縮減を図ること。 また、随意契約については「独立行政法人の随意契約に係る事務について」（平成26年10月1日付け総管査第284号総務省行政管理局長通知）に基づき、公正性・透明性を確保しつつ合理的な調達を実施すること。 自動車機構内の効率的な情報共有を図り、円滑かつ迅速な意思決定プロセスを推進するため、情報システ	の推進について」（平成27年5月25日総務大臣決定）等を踏まえ、公正かつ透明な調達手続による適切で迅速かつ効果的な調達を実現する観点から、毎年度策定する「調達等合理化計画」に基づく取組を着実に実施し、調達の効率化、コスト縮減を図ります。 また、随意契約については「独立行政法人の随意契約に係る事務について」（平成26年10月1日付け総管査第284号総務省行政管理局長通知）に基づき、公正性・透明性を確保しつつ合理的な調達を実施します。 自動車機構内の効率的な情報共有を図り、円滑かつ迅速な意思決定プロセスを推進するため、情報システム基盤の整備及		ＩＴ人材育成を行い、今後の機構全体のシステム最適化・合理化及び効率化を図る。 OBD検査に必要な技術情報の管理に関する業務を扱う専門部署として、令和３年４月にOBD検査業務準備室を改組し、OBD情報・技術センターを設置した。本センターにおいて、令和６年10月からの全国でのOBD検査の円滑な実施に向けて、必要なシステム構築・運用、自動車整備事業者への検査用スキャンツールの導入意向調査等を実施した。また、地方検査部等においてもOBD検査に係る専従職員（OBD検査業務専門官）を配置することで体制の強化を図り、OBD情報・技術センターと地方検査部とで連携し、整備事業者や機構職員向けの研修、整備振興会との調整等を実施した。 地方検査部等において、令和６年10月の本格運用に向け円滑に検査が行えるようにOBD検査を補助するOBD検査補助員を配置し、体制の強化を図った。 加えて、検査施設適正配置計画や標準的な検査の処理台数等の考え方についても見直しを行い、検査コース数の柔軟な運用により、職員の負担軽減及び受検者利便の向上を図った。 自動車機構の業務が全体として部門の共通化・効率化を図り、合理化により得られたリソースを重点化すべきOBD検査業務に配置した。 役職員の給与について、国家公務員に準じた給与水準としてラスパイレス指数は100%未満の数値を維持し、国家公務員の給与水準に照らし適切であった。給与の検証結果等については、自動車機構のホームページにおいて公表した。			

	ム基盤の整備及びセキュリティ対策等を進めるとともに、各業務システムについても、自動車機構が保有するシステム全体としての最適化の観点から見直しを検討するなど、デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和３年 12 月 24 日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行うことにより、業務運営の合理化及び効率化を図ること。 自動車機構においては、新技術や社会的要請に対応するため、改正法の施行を受けて新たに行うこととされた自動運行装置に係る基準適合性審査、OBD 検査に必要な技術情報の管理、自動車メーカーに	びセキュリティ対策等を進めるとともに、各業務システムについても、自動車機構が保有するシステム全体としての最適化の観点から見直しを検討するなど、デジタル庁が策定した「情報システムの整備及び管理の基本的な方針」（令和３年 12 月 24 日デジタル大臣決定）に則り、情報システムの適切な整備及び管理を行うことにより、業務運営の合理化及び効率化を図ります。 自動車機構においては、新技術や社会的要請に対応するため、改正法の施行を受けて新たに行うこととされた自動運行装置に係る基準適合性審査、OBD 検査に必要な技術情報の管理、自動車メーカーにおける自動運転					

	おける自動運転車等のプログラムの適切な管理及び確実な書換えのための業務管理システム等に関する技術的審査等の業務や、並行輸入自動車の事前の書面審査に係る業務等について、重点的に要員を配置するなど体制の強化を図ること。 特に、OBD検査に必要な技術情報の管理に関する業務については、約９万もの自動車整備事業者を含め、全国でOBD検査が円滑に行われるために必要なシステム構築・運用など、極めて重要な役割を担うものであることから、専門部署の設置を含めた十分な体制強化を行うとともに、OBD検査の高度化等についても、当該部署において調査・検討を実施すること。 また、地方検査部等において	車等のプログラムの適切な管理及び確実な書換えのための業務管理システム等に関する技術的審査等の業務や、並行輸入自動車の事前の書面審査に係る業務等について、重点的に要員を配置するなど体制の強化を図ります。 特に、OBD検査に必要な技術情報の管理に関する業務については、約９万もの自動車整備事業者を含め、全国でOBD検査が円滑に行われるために必要なシステム構築・運用など、極めて重要な役割を担うものであることから、現在のOBD検査業務準備室に代わる専門部署の設置を含めた十分な体制の強化を行うとともに、OBD検査の高度化等についても、当該部署において調査・検討を実施します。また、地方					

	も、OBD検査のために必要となる技術情報の適正な管理・提供の確保に必要な運用状況調査、当該技術情報の提供等に係る整備事業者への技術的支援等が対応可能な体制を整備すること。 　さらに、検査施設適正配置計画や標準的な検査の処理台数等の考え方についても見直しを行い、検査コース数の柔軟な運用により、職員の負担軽減及び受検者利便の向上を図ること。 　自動車機構の業務が全体として効果的・効率的に実施されるよう必要な見直しを行うとともに、改正法の施行を受けて新たに行うこととされた業務の状況を把握した上で、関係機関との調整を担う本部機能の強化を含め、本部のあり方について検討すること。	検査部等においても、OBD検査のために必要となる技術情報の適正な管理・提供の確保に必要な運用状況調査、当該技術情報の提供等に係る整備事業者への技術的支援等が対応可能な体制を整備します。 　さらに、検査施設適正配置計画や標準的な検査の処理台数等の考え方についても見直しを行い、検査コース数の柔軟な運用により、職員の負担軽減及び受検者利便の向上を図ります。 　なお、これらの検討は、検査業務の適正化のための地方事務所の管理職業務のあり方の見直しと併せて進めます。 　自動車機構の業務が全体として効果的・効率的に実施されるよう必要な見直しを行うとともに、改正法の施行を受けて新た					

	また、今後、国土交通省において、自動車検査登録事務所等の集約・統合化の可否の検討を行う際には、自動車機構の事務所等の集約・統合化の可否も併せて検討すること。 　年功主義にこだわらない能力に応じた適正な人員配置を行い、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、その適正化に取り組むとともに、その検証結果や取組状況を公表すること。	に行うこととされた業務の状況を把握した上で、関係機関との調整を担う本部機能の強化を含め、本部のあり方について検討します。 　また、今後、国土交通省において、自動車検査登録事務所等の集約・統合化の可否の検討を行う際には、自動車機構の事務所等の集約・統合化の可否も併せて検討します。 　年功主義にこだわらない能力に応じた適正な人員配置を行い、給与水準については、国家公務員の給与水準も十分考慮し、手当を含め役職員給与の在り方について厳しく検証した上で、その適正化に取り組むとともに、その検証結果や取組状況を公表します。					

4．その他参考情報

例）予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など記載

様式１－１－４－２　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（業務運営の効率化に関する事項、財務内容の改善に関する事項及びその他業務運営に関する重要事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅲ．（１）（２）（３）	財務運営の適正化、自己収入の拡大、保有資産の見直し						
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	（参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情報
受託研究等	年間 60 件	－	104 件	90 件	89 件	79 件		

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
			業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
中期目標期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図ること。 「独立行政法人会計基準」（平成 30 年 9 月 3 日改訂）に基づき、運営費交付金の会計処理における収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行うこと。 また、各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行う	中期計画期間における予算、収支計画及び資金計画について、適正に計画し健全な財務体質の維持を図ります。 「独立行政法人会計基準」（平成 30 年 9 月 3 日改訂）に基づき、運営費交付金の会計処理における収益化基準の単位としての業務ごとに予算と実績の管理を行います。 また、各年度期末における運営費交付金債務に関し、その発生状況を厳格に分析し、減少に向けた努力を行い	＜主な定量的指標＞ ・受託研究等 ＜その他の指標＞ 特になし。 ＜評価の視点＞ 計画通り着実に実行できているか。	＜主要な業務実績＞ 独立行政法人会計基準の改訂に伴い運営費交付金の会計処理は業務達成基準を採用し、業務の進行状況と運営費交付金の対応関係が明確である活動を除く管理部門の活動については期間進行基準を採用した。 なお、運営費交付金債務については、当中期期間における運営費交付金債務残高はない。 国等からの受託研究等を 362 件実施（達成率 120%）し、また、研究施設の外部利用の促進により、自己収入の確保・拡大を図った。 保有資産については、その利用度等に照らして、現時点においては当機構の業務上必要不可欠なものであることから、その有効利用の可能性については不断に検討しつつ、現有資産の活用により本来業務の質の確保を図った。	＜評定と根拠＞ Ａ 中期目標において設定した数値目標の達成率が現時点で120%に達している。 また、数値目標以外の項目についても、着実に業務を遂行している。 以上の理由により、中期目標の達成に向けて着実な実施状況にあると認められる。 ＜課題と対応＞	評定	－	評定	－
					＜評定に至った理由＞ ＜今後の課題＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど			

	こと。 知的財産権の実施許諾の推進、研究・試験・研修施設の外部利用の促進、受託研究の獲得拡大及び競争的資金への積極的な応募により、収入の確保・拡大を図ること。 これらの目標達成のため、具体的には、国等からの受託研究等を300 件程度実施すること。 保有資産については、資産の利用度のほか、本来業務に支障のない範囲での有効利用の可能性、経済合理性などの観点に沿って、その必要性について、自主的な見直しを不断に行うこと。	ます。 知的財産権の実施許諾の推進、研究・試験・研修施設の外部利用の促進、受託研究の獲得拡大及び競争的資金への積極的な応募により、収入の確保・拡大を図ります。 これらの目標達成のため、具体的には、国等からの受託研究等を300 件程度実施します。 保有資産については、資産の利用度のほか、本来業務に支障のない範囲での有効利用の可能性、経済合理性などの観点に沿って、その必要性について、自主的な見直しを不断に行います。			令和７年度も着実に年度目標を達成する見込みである。		

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など記載

様式１－１－４－２　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（業務運営の効率化に関する事項、財務内容の改善に関する事項及びその他業務運営に関する重要事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅳ.	短期借入金の限度額						
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ								
評価対象となる指標	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	（参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情報

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価									
中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価				
			業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）		
－	予見し難い事故等の事由の他、年度当初の運営資金、収入不足への対応のための経費が必要となる可能性があるため、短期借入金の限度額を 6,000 百万円とします。	＜主な定量的指標＞ ＜その他の指標＞ ＜評価の視点＞	＜主要な業務実績＞ 実績無し	＜評定と根拠＞ － ＜課題と対応＞ 特になし。	評定	－	評定	－
					＜評定に至った理由＞ ＜今後の課題＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど			

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など記載

様式１－１－４－２　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（業務運営の効率化に関する事項、財務内容の改善に関する事項及びその他業務運営に関する重要事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅴ．（１）（２）（３）（４）（５）（６）	自動車の設計から使用段階までの総合的な対応 施設及び設備に関する計画 人材確保、育成及び職員の意欲向上 広報の充実強化を通じた国民理解の醸成 内部統制の徹底 独立行政法人自動車技術総合機構法（平成 11 年法律第 218 号）第 16 条第１項に規定する積立金の使途						
当該項目の重要度、困難度	重要度：高	関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	（参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情報

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価								
	中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価		
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	（１）自動車の設計から使用段階までの総合的な対応 自動車の設計から使用段階までの安全確保・環境保全に関する技術的な取り組みを総合的に行う我が国唯一の機関として、中期目標期間中の研究開発の方針（別紙１）の見直し要否の定期的な検討や、シナジー効果を更に創出する連携方策を検討するため、理事長及び全理事からなる会議体（総合技術戦略本部）を設置すること。 【重要度：高】 自動車の設計から使用段階ま	（１）自動車の設計から使用段階までの総合的な対応 自動車の設計から使用段階までの安全確保・環境保全に関する技術的な取り組みを総合的に行う我が国唯一の機関として、中期計画期間中の研究開発の方針（別紙１）の見直し要否の定期的な検討や、シナジー効果を更に創出する連携方策を検討するため、理事長及び全理事からなる会議体（総合技術戦略本部）を設置します。 【重要度：高】 自動車の設計から使用段階まで	＜主な定量的指標＞ 内部監査等の実施 ＜その他の指標＞ 総合技術戦略本部の開催状況。 ＜評価の視点＞ ・内部統制の取組みについて実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行い、内部統制の充実・強化を図っているか。 ・計画通り着実に実	＜主要な業務実績＞ （１）シナジー効果を最大限発揮できるよう理事長及び全理事からなる技術戦略本部において技術戦略に特化して各部門が保有する情報を自動車機構全体で共有し、自動車機構内の技術に関する企画・立案を行っている。令和３年度から令和６年度においては、技術戦略本部を合計８回開催した。 シナジー効果を発揮する具体的な施策としては、以下の取組みを実施した。 ①OBD 検査業務実施に向けた取組み OBD 検査開始に向けて、OBD 検査システムの要件を最終化した上で設計・開発に着手するとともに、特定 DTC 照会アプリと通	＜評定と根拠＞ B 業務実績のとおり着実な実施状況にあると認められる。 ＜課題と対応＞ 令和７年度も着実に年度目標を達成する見込みである。	評定　－ ＜評定に至った理由＞ ＜今後の課題＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど	評定　－

	でを総合的に対応する我が国唯一の機関として、中期目標期間中の研究開発の方針（別紙１）の見直し要否の定期的な検討や、シナジー効果を更に創出する連携方策の検討を進めることは、自動車に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全を図るために極めて重要である。 【指標】 ●　総合技術戦略本部の開催状況（モニタリング指標） （２）施設及び設備に関する計画 　業務の確実な遂行のため、施設の計画的な整備・更新を進めるとともに、適切な維持管理に努めること。	を総合的に対応する我が国唯一の機関として、中期計画期間中の研究開発の方針（別紙１）の見直し要否の定期的な検討や、シナジー効果を更に創出する連携方策の検討を進めることは、自動車に係る国民の安全・安心の確保及び環境の保全を図るために極めて重要である。 【指標】 ●　総合技術戦略本部の開催状況（モニタリング指標） （２）施設及び設備に関する計画 　業務の確実な遂行のため、施設の計画的な整備・更新を進めるとともに、適切な維持管理に努めます。 施設・設備の内容 ／ 予定額（百万円） ／ 財源 （審査勘定） 審査施設整備費 ／ 1,898 ／ 独立行政法人自動車技術総合機構施設整備費補助金 審査場の建替等 ／ 648 審査機器の更新等 ／ 5,069 審査上屋の改修等 ／ 2,110 　基準策定改正等に伴う試験設備の導入・改造 ［注記］施設・整備の内容、予定額については見込みであり、中期計画を実施するために必要	行できているか。	信制御ミドルウェア間のインターフェース仕様の詳細を検討するなど、システムの設計・開発を着実に進め、令和５年 4 月に OBD 検査システムをリリースするとともに、OBD 検査に関する問い合わせへの対応としてコールセンター及びポータルサイトを開設し、同年 10 月より OBD 検査のプレ運用を開始した。 　また、情報通信研究統括からの助言を踏まえ、整備工場向けに OBD 検査の準備を促す資料を作成した。加えて、自動車安全研究部のシステムに詳しい職員の知見を活かし、保守運用状況を確認するとともに日頃のセキュリティに対する心構えを纏め、機構職員向けの研修資料も作成した。 　自動車機構の検査担当者や整備工場等から令和６年 10 月より開始した OBD 検査プレ運用等において明らかとなった課題を収集し、必要なシステム改修やポータルサイトの充実等を実施及び検討し、情報通信研究統括からの助言を踏まえ、整備工場向けに OBD 検査の準備を促す資料を作成した。 　加えて、自動車安全研究部のシステムに詳しい職員の知見を活かし、保守運用状況を確認するとともに日ごろのセキュリティに対する心構えをまとめた整備工場向けの研修資料の更新準備をした。 ②すれ違い用前照灯検査におけるエルボー点探索の新手法に関する導入検討 　すれ違い用前照灯検査におけるエルボー点探索の新手法に関する導入について、検査場で得られたデータを分析し、新手法の妥当性の検証を行った。 また、現行手法と新手法の測定結果を比較することにより、新手法導入による効果評価を実施した。 その結果、①全体として最大４～22%の改善効果（測定精度の向上）があること、②検査機器メーカーによって改善効果にばらつきがあることが分かった。			

		な業務等を勘案した施設・整備の改修等の追加等変更することもある。		③街頭検査における騒音の新たな検査方法の導入に係る検討 街頭検査における新たな検査方法の導入に係る検討について、騒音検査については、他の車両を含む暗騒音への影響を低減可能なマイクロホンアレイを環境研究部で作成し、当該装置を用いてテストコースで取得したデータを基に騒音測定に係る AI モデルを作成した。 テストコース及び街頭検査へ同行し公道での騒音データの取得を行い更なる高精度化を図った。 また、実際の街頭検査へ同行し騒音データの取得を行い、二輪車を対象に実際の街頭検査の流れに合わせて実施可能なシステムを作成した。また、夜間の撮影に対応可能なカメラを導入し夜間の街頭検査への対応も行った。 データ量の少ない四輪車について、テストコースにおいてデータの取得を行い、四輪車用の測定モデルを作成し、令和４年度に作成したプロトタイプを四輪車へ適用できるようにした。併せてマイクロホンアレイをシステムへ組み込み、外乱音への耐性を強化した。 更なる学習データの蓄積のため、テストコース上での測定を実施し、学習済みの車両に対する精度が 90%から 92%に向上した。 加えて、計算プログラムの効率化を行い、測定から結果の通知までの時間を 40～50%程度短縮した。 実装に向け、検査官のみで運用可能なスクリーニングシステムを構築の検討を行った。 また、騒音の取締装置について、世界に先駆けて運用を行っている台湾に赴き、台湾当局と意見交換を行った。台湾当局とは、今後も協力関係を継続することで合意した。		
	（３）人材確保、育成及び職員の意欲向上 自動車機構の役割に合致した人材の確保のため、採用分野の拡大等を図ること。 また、国からの出向職員と自動車機構採用職員との効果的な配置により、職員の能力発揮や意欲向上、組織力の強化を図ること。さらに、研修の実施体制の充実や、OBD 検査に対応した研修プログラムの整備を進めるとともに、関係機関等との人事交流の拡大等に取り組むこと。交通安全環境研究所においては、基準策定・国際相互承認の推進のための国際会議参加や研究発表等を通じて、人材育成に取り組むこと。 さらに、職員の業務への取組意欲や技術の向上を図るとともに、働き方改革を推進すること。 上記の留意すべき事項を踏まえ、人材確保・育成方針を策定すること。	（３）人材確保、育成及び職員の意欲向上 自動車機構の役割に合致した人材の確保のため、採用分野の拡大等を図ります。 また、国からの出向職員と自動車機構採用職員との効果的な配置により、職員の能力発揮や意欲向上、組織力の強化を図ります。さらに、研修の実施体制の充実や、OBD 検査に対応した研修プログラムの整備を進めるとともに、関係機関等との人事交流の拡大等に取り組みます。交通安全環境研究所においては、基準策定・国際相互承認の推進のための国際会議参加や研究発表等を通じて、人材育成に取り組みます。 加えて、業務改善の提案等の実績、緊急時の対応状況、審査に係る技術等を評価し、表彰することなどにより、職員の業務への取組意欲や技術の向上を図ります。 また、職員一人ひとりが働きやすい職場づくりを目指し、柔軟な勤務体系や勤務環境を整備するなど、働き方改革を推進します。 上記の留意すべき事項を踏まえ、人材確保・育成方針を策定					

	（４）広報の充実強化を通じた国民理解の醸成 　自動車機構の活動について、ホームページ等を活用して広報の充実強化を図るとともに、SNS でのイベント案内、採用情報、プレスリリース等の配信や、インターンシップの実施に取り組むなど、積極的な情報提供を進めることを通じ、自動車の安全確保・環境保全に対する国民意識の向上に貢献すること。 （５）内部統制の徹底 　「「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」について」（平成 26 年 11 月 28 日総務省行政管理局長通知）に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施すること。 　また、理事長及び全理事を構成員とする内部統制委員会及び	します。 （４）広報の充実強化を通じた国民理解の醸成 　自動車機構の活動について、ホームページ等を活用して広報の充実強化を図るとともに、SNS でのイベント案内、採用情報、プレスリリース等の配信や、インターンシップの実施に取り組むなど、積極的な情報提供を進めることを通じ、自動車の安全確保・環境保全に対する国民意識の向上に貢献します。 　交通安全環境研究所においては、対外的プレゼンス向上等の取組の一つとして、研究所の業務・成果を広く国民に網羅的に紹介する交通安全環境研究所フォーラム及びタイムリーな特定のテーマにかかる研究成果等を紹介する講演会をそれぞれ毎年１回程度開催するとともに、研究所の活動について広く国民の理解を得るため、研究所の一般公開を毎年１回程度実施します。 （５）内部統制の徹底 　「「独立行政法人の業務の適正を確保するための体制等の整備」について」（平成 26 年 11 月 28 日総務省行政管理局長通知）に基づき、業務方法書に定めた事項を確実に実施します。 　また、理事長及び全理事を構成員とする内部統制委員会及び同委員会に設置しているリスク		令和７年１月に、検査部、施設課に対し取組内容を紹介し、意見交換を実施した。 ④街頭検査における排出ガスの新たな検査方法の導入に係る検討 　街頭検査における新たな検査方法の導入に係る検討について、排出ガス検査については、モード試験（JC08 や WLTC 等）における排出ガス総量を分析することにより、モード試験の排出ガス総量と RSD を用いた瞬時値には相関関係がないことが明らかとなった。 　他方で、モード試験における排出ガス瞬時値を分析することにより、特定の加速時において、排出ガス特性に傾向が見受けられることから、RSD を特定の条件下に設置して、スクリーニングとして使用できる可能性があることが分かった。 ⑤機構が保有する情報を横断的に集計・分析するシステムの導入に向けた取組み 　「機構が保有する情報を横断的に集計・分析するシステム」の開発を行い、検査場での検査結果（型式毎の車両部位別不適合率データ）を検索システムへ取込み、不具合情報があった型式が検査時の不適合率が高い型式に該当するか検索を行えるようにした。 ⑥大型車の車輪脱落事故防止対策調査 　地方検査部、リコール技術検証部の知見を活かし、使用過程のホイールボルト・ナットの性能確認を行い、着脱時の給脂の重要性及び新品に交換することで軸力の回復が見込めることを国土交通省に報告した。 ⑦車載燃費記録計（OBFCM）を活用するための基礎検討 　将来的に OBD 検査の対象装置として追加される場合に備えて、燃費・電費向上の施策立案に向け実燃費、バッテリーの劣化度			

	同委員会に設置しているリスク管理委員会並びに検査業務適正化推進本部を引き続き設置し、自動車機構の長のリーダーシップのもと、内部統制の取組について実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行うこと。本見直しを着実に実施することを目的として、本部、交通安全環境研究所及び全ての地方検査部等に対し、中期目標期間中に内部監査等を実施すること。 また、監事を補佐する監事監査室において、引き続き、内部統制のモニタリングを適切に実施すること。 研究不正の防止に向けた取組については、「研究活動における不正行為への対応等に関するガイドライン」（平成 26 年８月 26 日文部科学大臣決定）に従って、適切に取り組むこと。 個人情報の保護、情報セキュリティについては、「サイバーセキュリティ戦略」（平成30年7月27 日閣議決定）等の政府の方針を踏まえ、情報セキュリティの強化を図ること。	管理委員会並びに検査業務適正化推進本部を引き続き設置し、自動車機構の長のリーダーシップのもと、内部統制の取組について実態把握、継続的な分析、必要な見直しを行います。本見直しを着実に実施することを目的として、本部、交通安全環境研究所及び全ての地方検査部等に対し、中期計画期間中に内部監査等を実施します。 また、監事を補佐する監事監査室において、引き続き、内部統制のモニタリングを適切に実施します。 研究不正の防止に向けた取組については、「研究活動における不正行為への対応等に関するガイドライン」（平成 26 年８月 26 日文部科学大臣決定）に従って、適切に取り組みます。 個人情報の保護、情報セキュリティについては、「サイバーセキュリティ戦略」（平成 30 年 7 月 27 日閣議決定）等の政府の方針を踏まえ、情報セキュリティの強化を図ります。 （６）独立行政法人自動車技術総合機構法（平成11年法律第218号）第 16 条第１項に規定する積立金の使途 自動車技術総合機構法第16条第１項の規定に基づき主務大臣の承認を受けた金額は、同法第12 条に規定する業務の運営の使途に充てます。		等の値の活用方法の検討のため、日本で販売されている OBFCM を搭載した自動車及び海外における活用方法の実績等について調査を行った。 OBFCM 搭載車の調達が困難であることから、EV の CAN 信号からバッテリー劣化に関する情報である SOH などの情報を取得することで、OBFCM で得られるデータの先取りを行った。 グリーンイノベーション事業「スマートモビリティ社会の構築」の中で、シャシーダイナモメータを用いて、空調が一充電走行距離に与える影響を調査した。15,000km 以上走行した結果、SOH（OBFCMにより取得される SOCE/SOCR に相当）に変化が確認された（100%→95%）。 OBFCM 搭載車の調達が困難な状況を踏まえ、将来的に OBFCM から取得可能となるデータとして、e 燃費で公開されている PHEV のユーザーデータ（走行距離、燃料消費量）から、燃費がバッテリー性能に与える影響について考察を行った。 ⑧PM粒子数（PN）計測機器を活用した新たな検査方法の導入に係る検討 欧州において PN 検査が導入されているベルギーとオランダの車検機関へ訪問し、測定方法や合否基準値などを調査した。 併せて、オパシメータと PN 計測機器の測定値の関係を調べるため、車検用に開発された PN 計測機器を実際の車検場にて使用し、それぞれの測定値についてのデータ採取を行った。 北海道、旭川、東北、関東、練馬の５か所で計 220 台の計測を実施。 保安基準不適合であった車両８台のうち、４台は PN 計測（スクリーニング）でパスとなる数値であった。また、適合しうる４台のうち２台について、オパシ再検査において合格となっていることを確認し、スクリーニングをパスしたことに問題がな			

				いことを結論付けた。 　スクリーニングにて厳しい閾値を採用した場合でも、220 台計測中約 180 台と８割強はオパシ測定が不要とできるとの結果であった。 ⑨ＥＶ火災防止の取組とＥＶ火災発生時の検証等に備える活動 　環境研究部において、インターネット調査による EV 火災事例のスクリーニング作業を実施し、スクリーニング結果を環境研究部及びリコール技術検証部合同で事例分析を実施した（約 90 件）。 ⑩検査業務の DX 化に向けた調査・検討 　外観検査や下回り検査などの検査業務、及び監視カメラへ AI 技術を活用できないか、関東検査部の検査コースを確認し調査検討を行った。 　令和５年度のステレオカメラによる車両の３次元形状認識では、立体的に認識できない車両部位が存在することが明らかとなったため、赤外線レーザーによる手法への変更を検討するとともに、車検場での活用を念頭に、効率的な異常検知が行えるよう、ノイズを排除しない形での異常判定アルゴリズムの開発を行った。 　不正改造に見立てた車両を用いた模擬実験を通じ、これらの有効性を確認した。異常検知手法の改良により、必要となる学習データ数の削減を行った（10 件→５件） 令和７年１月に、検査部、施設課に対し取組内容を紹介するとともに意見交換し、令和７年２月に、関東検査部神奈川事務所を訪問し、検査コースを確認し、考案した異常検知手法の適用可能性について検討を行った ⑪バッテリ非破壊診断技術を活用した認証審査および車検に備える活動 　バッテリ非破壊診断技術を活用して、認			

証審査時や車検時のバッテリの安全性確認や認証審査時の一充電走行距離測定法の高度化について検討するため、車両（日産リーフ２台）を対象としたバッテリ非破壊診断技術の実証試験を実施し、データサンプリング手法の違いについての検討を行った。

（２）検査コースおいて使用年数が長く、故障発生の可能性が高い検査機器について、老朽更新を実施した。(121/467 基)
　また、検査機器の適切な維持管理のため、引き続き、検査機器の定期点検契約を本部一括で契約を行い、機器メーカーに対して、定期点検の確実な実施及び故障への迅速な対応等の要請を行った。
　さらに、日常的な管理の観点として、通達「自動車検査用機械器具管理規程」を改正し、職員が日常点検時に確認する項目及び確認方法の明確化を図った。

（一般勘定）	
自動車等環境施設整備費	475 百万円
（審査勘定）	
審査機器の更新等	1,295 百万円
審査場の建替等	1,768 百万円
審査上屋の改修等	3,626 百万円
基準策定・改正等に伴う試験設備の導入・改造	2,271 百万円

（３）自動車技術総合機構の役割に合致した人材の確保のため、自動車技術総合機構独自で、170 名超の職員を新規採用した。また、国からの出向職員と独自採用者の配置バランスを考慮して、能力発揮や効率的な業務運営ができるよう努めた。

				審査業務に係る研修において、タブレット端末による研修資料の閲覧を可能とすることにより、研修資料等のペーパーレス化に取り組むとともに、研修にデジタルコンテンツが導入できるようになるなど、研修の実施体制の充実 に取り組んだ。 また、令和６年10月より開始したOBD検査に対応するため、新規採用者に対して実施する研修においては「OBD 検査の制度概要講義（オンライン座学)」及び「OBD検査の実施方法の解説（実習車での実技)」、３年以上検査現場から離れていた職員に対して実施するオンライン研修においては「OBD 検査の制度概要講義」に加え「動画を用いた OBD 検査の実施方法の解説」を実施する研修プログラムを実施するとともに、実態に合うよう見直しを行った。 さらに、業務への取組意欲の向上を図るため多様な業務を取り上げ、連続無事故を達成した累計１００事務所超、街頭検査において優れた取組を行った 30 事務所超、不正受験等による盗難車両判別等に貢献した２０名超など、優れた功績に対しては、積極的に業務表彰を行い、職員の意欲向上に寄与した。 加えて、職員の満足度（ＥＳ）の向上のため、役員を始め本部職員が、各地方検査部及び事務所へ行き現場状況を見たり改善要望を聞き、休憩室や執務室の環境整備をし、人事院勧告を踏まえた俸給や手当額の引き上げ、定年年齢の段階的な引き上げ、非常勤職員の夏季休暇日数の拡大、無給休暇から有給休暇への変更等をすることにより職員の処遇改善を図った。 （４）機構の活動については、ホームページを利用して積極的に情報提供するとともに、台風、地震等、自然災害による検査コースの閉鎖があった場合には、その情報をホームページに掲載することにより、利用者に迅速に周知した。		

				また、交通安全環境研究所については令和３年度から令和６年度において研究所の業務・成果を広く国民に網羅的に紹介する交通安全環境研究所フォーラム及びタイムリーな特定のテーマにかかる研究成果等を紹介する講演会をそれぞれ１回開催した。また、交通安全環境研究所の活動について広く国民の理解を得るため、研究所の一般公開を行った。 （５）独立行政法人自動車技術総合機構の発足と同時に内部監査室を設置し、本部を内部統制委員会の事務局とし、規程その他内部統制にかかる各種規程の改正を行い、内部統制体制を整備した。また、運用状況については業務全般に対して理事長巡視、内部監査、本部・地方検査部役職員による調査・指導等を実施したほか、Web 会議システム等の活用による情報共有の充実、コンプライアンスに関するセルフチェックの実施及び情報セキリュティ対策として自動車技術総合機構 CSIRT(シーサート)を設置、更に各種委員会（内部統制委員会、コンプライアンス推進委員会、リスク管理委員会及び検査業務適正化推進本部会合）を開催し、各年度取り組む機構のリスクを選定し対策を講じるとともに、平成 27 年度に発生した神奈川事案の再発防止対策の実施状況を確認するなど、内部統制を図っている。 内部監査の運用の見直しを行い、基準適合性審査、不当要求防止対策及び事故防止対策の実施状況に関し、令和３年度から令和６年度まで合計で内部監査等を 154 箇所実施した。また、監査等の実施結果を他の地方事務所等へ横展開することにより、好事例の取入れ及び改善指摘があった事項の自己点検を促し、同種事案の予防処置を図った。 内部統制のモニタリング等、監事監査が適切に実施されるよう、監事の事務補助者			

				を確保する等して体制を整えた。 自動車技術総合機構 CSIRT を設置し、情報システムのセキュリティ対策製品の導入やシステム保守契約のセキュリティ対策項目の拡充を通じて、情報セキュリティの強化・充実を図った。 令和６年度の機構情報セキュリティポリシー改正を受け、通達等の見直しを踏まえて機構内の情報セキュリティ意識のさらなる向上に取り組んだ。 詳細として、情報セキュリティ委員会承認の令和７年度の情報セキュリティ対策推進計画にある教育（研修、訓練）及び自己点検と令和８年度に実施が予想されるＮＩＳＣによる情報セキュリティ監査（マネジメント監査、ペネトレーションテスト）の予備監査を前回監査実施以降に更改された情報システムを対象に行う。 （６）第１期中期目標期間繰越積立金として承認を受けた金額について、ＯＢＤ検査関連システムの設計・開発費に充てた。			

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など記載

様式１－１－４－２　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（業務運営の効率化に関する事項、財務内容の改善に関する事項及びその他業務運営に関する重要事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
VI.	不要財産又は不要財産となることが見込まれる財産の処分等に関する計画						
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	（参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情報

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価									
	中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	－	なし	＜主な定量的指標＞ ＜その他の指標＞ ＜評価の視点＞	＜主要な業務実績＞ 実績無し	＜評定と根拠＞ － ＜課題と対応＞	評定	－	評定	－
						＜評定に至った理由＞ ＜今後の課題＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど			

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など記載

様式１－１－４－２　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（業務運営の効率化に関する事項、財務内容の改善に関する事項及びその他業務運営に関する重要事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅶ.	重要な財産を譲渡し、又は担保にする計画						
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	（参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情報

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価									
	中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	－	なし	＜主な定量的指標＞ ＜その他の指標＞ ＜評価の視点＞	＜主要な業務実績＞ －	＜評定と根拠＞ － ＜課題と対応＞	評定	－	評定	－
						＜評定に至った理由＞ ＜今後の課題＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど			

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など記載

様式１－１－４－２　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（業務運営の効率化に関する事項、財務内容の改善に関する事項及びその他業務運営に関する重要事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
Ⅷ.	剰余金の使途						
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ									
	評価対象となる指標	達成目標	基準値 （前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	（参考情報） 当該年度までの累積値等、必要な情報

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価									
	中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	－	施設・設備の整備、広報活動、研究費への繰り入れ、海外交流事業（招聘、ワークショップ、国際会議等）に使用します。	＜主な定量的指標＞ ＜その他の指標＞ ＜評価の視点＞	＜主要な業務実績＞ 実績なし。	＜評定と根拠＞ － ＜課題と対応＞	評定	－	評定	－
						＜評定に至った理由＞ ＜今後の課題＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど			

４．その他参考情報
例）予算と決算の差額分析、「財務内容の改善に関する事項」の評価に際して行う財務分析など記載

様式１－１－４－２　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（業務運営の効率化に関する事項、財務内容の改善に関する事項及びその他業務運営に関する重要事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報						
	一定の事業等のまとまり（道路運送車両法に基づく執行業務等（保安基準適合性の審査、登録に係る確認調査、リコールに係る技術的検証等）（１．（１）～（３）、２．（２）～（３）、４.））					
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID	
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199	

２．主要な経年データ

② 主要なアウトプット（アウトカム）情報							
指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
自動車認証審査部外の専門家による研修	年間３回	－	３回	６回	６回	４回	
検査コース閉鎖時間	年間 1,700 時間以下	－	852 時間	1613 時間 45 分	832 時間 55 分	760 時間 11 分	
重大事故の発生にかかる度数率	年平均 1.15 以下	－	0.00	0.70	0.65	1.056	
街頭検査実施台数	年間 110,000 台	－	125,470 台	129,659 台	137,776 台	143,142 台	
地方検査部等によるブロック研修	年間 10 回以上	－	11 回	13 回	12 回	15 回	
不具合情報の分析	年間 5,000 件	－	5,894 件	5,665 件	5,427 件	5,823 件	
車両不具合の有無等の詳細検討	年間 50 件程度	－	69 件	65 件	57 件	52 件	
検証実験の実施	年間 10 件程度	－	11 件	10 件	11 件	12 件	
検査員研修等への講師派遣回数	年間 1,000 回程度	－	1,179 回	1,564 回	1,857 回	1,721 回	

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）					
	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	23,035	27,922	28,236	30,703	
決算額（百万円）	21,034	27,527	27,127	29,113	
経常費用（百万円）	15,448	17,766	21,809	25,230	
経常利益（百万円）	4,871	10,653	6,312	3,116	
行政コスト（百万円）	18,717	20,990	24,579	27,892	
従事人員数	1,032	1,043	1,057	1,073	

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価

中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価	主務大臣による評価

				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	項目別評定調書の該当箇所を参照	項目別評定調書の該当箇所を参照	＜主な定量的指標＞ － ＜その他の指標＞ － ＜評価の視点＞ －	＜主要な業務実績＞	＜評定と根拠＞ A ＜課題と対応＞	評定	－	評定	－
						＜評定に至った理由＞ ＜今後の課題＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど			

４．その他参考情報
「独立行政法人の評価に関する指針」（平成２６年９月２日総務大臣決定）及び「国土交通省独立行政法人評価実施要領」（平成２７年４月１日国土交通省決定）の規定に基づき重要度の高い項目を考慮した項目別評定の算術平均に最も近い「A評定」とした。 【項目別評定の算術平均】 （Ａ４点×３項目×２＋Ｂ３点×２項目×２＋Ａ４点×２項目＋Ｂ３点×１項目）÷（８項目＋５項目）≒３．６２ ※なお、算術にあたっては、評定毎の点数をＳ：５点、Ａ：４点、Ｂ：３点、Ｃ：２点、Ｄ：１点とし、重要度の高い３項目（項目別評定総括表、項目別評定調書参照）については、加重を２倍としている。

様式１－１－４－２　中期目標管理法人　中期目標期間評価　項目別評定調書（業務運営の効率化に関する事項、財務内容の改善に関する事項及びその他業務運営に関する重要事項）様式

１．当事務及び事業に関する基本情報							
	一定の事業等のまとまり（自動車及び鉄道等の研究業務等（２．（１）、３.））						
当該項目の重要度、困難度		関連する政策評価・行政事業レビュー	行政事業レビューシート番号		行政事業レビューシート予算事業 ID		
			令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
			194、195	220、221	004198、004199		

２．主要な経年データ

①主要なアウトプット（アウトカム）情報

指標等	達成目標	基準値（前中期目標期間最終年度値等）	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
共同研究の実施	年間 18 件	－	29 件	26 件	30 件	22 件	
基準の策定等に資する調査、研究等を実施	年間 25 件	－	29 件	31 件	35 件	33 件	
国内外の学会等で研究成果を発表	一人平均 ３件	一人平均 ３件	一人平均 3.93 件	一人平均 3.68 件	一人平均 4.87 件	一人平均 3.74 件	
査読付き論文の発表	一人平均 0.5 件	一人平均 0.5 件	一人平均 0.7 件	一人平均 0.96 件	一人平均 0.84 件	一人平均 0.74 件	
受託研究等の実施	年間 60 件	－	104 件	90 件	89 件	79 件	
特許等の産業財産権の出願	年間 ５件	－	８件	６件	６件	５件	
WP29 専門家会議等における発表	年間 ６回程度	－	９回	10 回	13 件	12 件	
国内での ISO、IEC 等の専門家会議へ参加	年間 14 回程度	－	21 回	22 回	24 回	16 回	
認証審査及び規格適合性評価に係る受託契約の完遂率を 100%	100%	100%	100%	100％	100％	100％	

②主要なインプット情報（財務情報及び人員に関する情報）

	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
予算額（百万円）	1,183	1,213	1,226	1,225	
決算額（百万円）	1,667	1,664	1,706	2,193	
経常費用（百万円）	1,633	1,763	1,785	1,920	
経常利益（百万円）	△129	7	66	48	
行政コスト（百万円）	1,684	1,861	1,886	2,018	
従事人員数	43	53	53	52	

３．各事業年度の業務に係る目標、計画、業務実績、年度評価に係る自己評価及び主務大臣による評価									
	中期目標	中期計画	主な評価指標	法人の業務実績・自己評価		主務大臣による評価			
				業務実績	自己評価	（見込評価）		（期間実績評価）	
	項目別評定調書の該当箇所を参照	項目別評定調書の該当箇所を参照	＜主な定量的指標＞ － ＜その他の指標＞ － ＜評価の視点＞ －	＜主要な業務実績＞	＜評定と根拠＞ Ａ ＜課題と対応＞	評定	－	評定	－
						＜評定に至った理由＞ ＜今後の課題＞ ※実績に対する課題及び改善方策など ＜その他事項＞ ※有識者からの意見聴取等を行った場合には意見を記載するなど			

４．その他参考情報
「独立行政法人の評価に関する指針」（平成２６年９月２日総務大臣決定）及び「国土交通省独立行政法人評価実施要領」（平成２７年４月１日国土交通省決定）の規定に基づき重要度の高い項目を考慮した項目別評定の算術平均に最も近い「Ａ評定」とした。 【項目別評定の算術平均】 Ａ４点×６項目×２÷（６項目＋６項目）＝４．００ ※なお、算術にあたっては、評定毎の点数をＳ：５点、Ａ：４点、Ｂ：３点、Ｃ：２点、Ｄ：１点とし、重要度の高い６項目（項目別評定総括表、項目別評定調書参照）については、加重を２倍としている。